



## **Bericht des BMDV**

# **Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße**

**Stand Juli 2023**

## Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	3
1. Einordnung der Übersicht .....	4
2. Erläuterungen zu den Tabellen .....	5
3. Zusammenfassende Auswertung der Tabellen.....	7
3.1. Bundesfernstraßen.....	7
3.2. Bundesschienenwege .....	9
3.3. Bundeswasserstraßen.....	10
Anlage 1: Bundesfernstraßen .....	11
Anlage 2: Bundesschienenwege .....	75
Anlage 3: Bundeswasserstraßen.....	95
Anlage 4: Verwendeter Baupreisindex .....	100

## Abkürzungsverzeichnis

Folgende Abkürzungen sind in den Tabellen der Anlagen 1 bis 3 verwendet worden.

Legende Projektstand:	
0	ohne Planung (auch unterbrochene Planungen)
1	Planungsphase
2	Planfeststellungsphase
3	Bauphase
4	Betriebsphase
Legende Dringlichkeit:	
FD-E	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
FD	Laufend und fest disponiert
VB-E	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
VB	Vordringlicher Bedarf
PB	Potentieller Bedarf
WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
WB	Weiterer Bedarf
Legende Bauziel (Neubau)	
N 2	2-streifiger Neubau
N 3	3-streifiger Neubau
N 4	4-streifiger Neubau
N 6	6-streifiger Neubau
N 2/3	2-bzw. 3 streifiger Neubau
N 2/4	2-bzw. 4 streifiger Neubau
N 3/4	3-bzw. 4 streifiger Neubau
N 4/6	4-bzw. 6 streifiger Neubau
N 2+E 4	2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 3+E 4	3-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 4+E 4	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 4+E 6	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
N 6+E 6	6-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
Legende Bauziel (Erweiterung)	
E 4	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
E 6	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
E 8	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
E 10	Erweiterung auf 10 Fahrstreifen
E 6/8	Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen
E 8/9	Erweiterung auf 8 bzw. 9 Fahrstreifen
E 8/10	Erweiterung auf 8 bzw. 10 Fahrstreifen
KN	Ausbau eines Knotenpunktes
Legende Grund der Kostenanpassung (gegenüber BVWP 2030)	
1	Indexierung
2	Aktualisierung der Kosten
3	Indexierung und Aktualisierung der Kosten

## 1. Einordnung der Übersicht

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) entspricht mit Vorlage der anliegenden Aufstellung der aktuellen Gesamtmittelbedarfe für die Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße dem Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses (HHA) des Deutschen Bundestages vom 10. November 2022 (A-Drs. 20/3034). Die erstmalig mit Beschluss vom 19. Mai 2022 angeforderte und abschließend im Herbst 2022 zugelieferte Aufstellung der Investitionskosten von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist nunmehr jährlich zum 31. August in aktualisierter Form bereitzustellen.

Die BMDV-Fachabteilungen haben die Aufstellung der Gesamtmittelbedarfe aktualisiert und dabei die zwischenzeitlich seitens der HH-Berichtersteller angeforderten zusätzlichen Informationsbedarfe bzw. Anforderungen an die Aufstellung berücksichtigt (bspw. erbetene Zusatzaufstellungen für die einzelnen Maßnahmen des Deutschlandtaktes und nicht im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 neu bewerteter Schienenvorhaben). Eine einheitliche Datengrundlage mit dem jährlich erscheinenden Kostenmonitoring von Bedarfsplanprojekten, deren etatisierten Teil-Projekten im Rahmen der Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ zum Einzelplan 12 sowie dem in Kürze erscheinenden Verkehrsinvestitionsbericht für das Jahr 2022 ist für die Verkehrsträger Straße und Wasserstraße sowie mit Einschränkungen im Bereich der Schiene sichergestellt. Die eingeschränkte Einheitlichkeit der Datengrundlage im Bereich Schiene ist darauf zurückzuführen, dass die Bedarfsplanprojekte der Schiene teilweise auch mit Eigenmitteln der DB AG finanziert werden.

Die angeforderte Aufstellung sollte vor dem Hintergrund folgender wichtiger grundsätzlicher Sachverhalte zur Kenntnis genommen werden:

- Das Ableiten von Rückschlüssen aus der erbetenen Gegenüberstellung von BVWP-Kostenständen und anhand fortgeschrittener Projektplanungen bzw. eingetretener Baupreisentwicklungen aktualisierten Kostenständen ist aus Sicht des BMDV fachlich nicht sachgerecht. Die im Rahmen der Aufstellung eines Bundesverkehrswegeplans ermittelten Kostenschätzungen von Infrastrukturprojekten dienen dem Ziel, zum Zeitpunkt der Planaufstellung eine einheitliche Bewertungs- und Vergleichsgrundlage zwischen den Projekten sicherzustellen.<sup>1</sup> Bereits mit Aufstellung des BVWP 2030 war aufgrund des Planungsstandes und der Haushaltsrestriktionen bekannt, dass die Projekte nicht – wie theoretisch angenommen – parallel geplant und umgesetzt werden können, sodass sich allein aufgrund späterer Projektumsetzungen Kostensteigerungen ergeben. Ferner gilt es zu berücksichtigen, dass sich auch im Rahmen der weiteren Planungs- und Optimierungsprozesse der Bedarfsplanvorhaben

---

<sup>1</sup> Der Betrachtungszeitraum der für den BVWP 2030 durchgeführten Nutzen-Kosten-Analyse besteht aus der Planungs-, der Bau- und der Betriebsphase und beginnt für alle Projekte der Verkehrsträger Straße und Schiene im Jahr 2015. Diese vereinfachende Festlegung impliziert, dass die weiteren Planungsarbeiten für alle Projekte einheitlich im Jahr 2015 starten. Sie ist dem Umstand geschuldet, dass zum Zeitpunkt der Projektbewertung tatsächliche Realisierungszeiträume und Inbetriebnahmezeitpunkte der betreffenden Projekte unbekannt sind.

Anpassungen an deren ursprünglich angenommenen Projektzuschnitten ergeben können, die potentiell zu signifikanten Kostenänderungen führen können. Ein weiterer Aspekt möglicher Kostenentwicklungen sind veränderte Planungsanforderungen aufgrund der Fortschreibung technischer Regelwerke oder neuer umweltfachlicher Vorgaben.

- Mit Blick auf die sich aus der angeforderten Aufstellung ergebenden potenziellen Finanzbedarfe für die Umsetzung der Bedarfspläne wird darauf hingewiesen, dass mit der Aufnahme eines Verkehrsvorhabens in den jeweiligen Bedarfsplan keine Finanzierungs- und Realisierungszusage bzw. -verpflichtung verbunden ist. Mit der Aufnahme wird zunächst der grundsätzliche Bedarf für das Vorhaben im Sinne der Zielsetzungen der Ausbaugesetze und der hiermit verbundene gesetzliche **Planungsauftrag** festgestellt. Allen nicht bereits begonnenen Vorhaben ist dabei gemein, dass für diese bei jeder Aufstellung eines BVWP erneut der verkehrliche Bedarf und ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis nachgewiesen werden muss, um ihre Dringlichkeitseinstufung zu wahren. Die Wirtschaftlichkeit eines Bedarfsplanprojekts wird grundsätzlich nicht nur im Rahmen der Aufstellung eines BVWP untersucht, sondern auch während der Planung bzw. im Zuge der Einstellung in den Haushalt nochmals betrachtet.
- Eine Priorisierung unter den Bedarfsplanvorhaben erfolgt nach bewährten, gesetzlich definierten und verwaltungstechnisch etablierten Prozessen. Das BMDV stellt mit dem **Investitionsrahmenplan (IRP)** entsprechend der §§ 5 der drei Ausbaugesetze (Straße, Schiene und Wasserstraße) Fünfjahresplanungen zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen auf. Ergänzt wird diese für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung über den **Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) der Autobahn GmbH des Bundes**. Gemäß der Ausbaugesetze bilden die Fünfjahresplanungen den Rahmen für die **Aufstellung der jährlichen Ausbaupläne der Verkehrsträger bzw. für die Anmeldungen der Verkehrsträgerabteilungen im Haushaltsaufstellungsverfahren**. Die Aufstellung der Fünfjahresplanungen erfolgt grundsätzlich planungsstandorientiert und ist das Ergebnis der zuvor erfolgten Priorisierung von zeitintensiven Planungsaktivitäten. **Zur Berücksichtigung der voraussichtlich bis Anfang 2024 laufenden Bedarfsplanüberprüfung wird der neue IRP als aktueller Planungsrahmen für die Investitionen von Schiene, Straße und Wasserstraße mit dem Betrachtungszeitraum 2025-2029 aufgestellt werden. Das Jahr 2024 wird – vergleichbar zu dem beim IRP 2019-2023 angewandten Vorgehen – nachrichtlich ausgewiesen werden.** Parallel dazu wird die Autobahn GmbH des Bundes die Aufstellung eines neuen FRP um ein Jahr vorziehen, so dass die Gültigkeitszeiträume beider Planungsinstrumente erstmalig vereinheitlicht werden, was die Nachvollziehbarkeit deutlich verbessert.

## 2. Erläuterungen zu den Tabellen

Den Aufstellungen der Anlagen 1 bis 3 sind die ursprünglich im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 ausgewiesenen Gesamtmittelbedarfe, die aktuell geschätzten

Gesamtmittelbedarfe<sup>2</sup> sowie die bisher verausgabten Mittel für die Maßnahmen der Bedarfspläne<sup>3</sup> für die Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen zu entnehmen. Teilvorhaben sind in den Aufstellungen den jeweiligen Bedarfsplanmaßnahmen zugeordnet.

Die für den Verkehr freigegebenen Maßnahmen, deren Ausgaben nicht den ausgewiesenen Gesamtmittelbedarfen entsprechen, befinden sich in der Restabwicklung. Der Gesamtmittelbedarf von Vorhaben, die sich in der Betriebsphase befinden, wurde nicht indexiert, sondern zum jeweils vorliegenden Preisstand angegeben. Um eine möglichst hohe Aktualität der Kostenschätzung zu gewährleisten, wurden bei den in Bau befindlichen Maßnahmen aktuelle, teilweise auch noch nicht genehmigte Kostenschätzungen einbezogen. Eine Indexierung der Gesamtmittelbedarfe ist bei in Bau befindlichen Maßnahmen nicht erfolgt. Bei den Maßnahmen der Bedarfspläne, die sich in einem früheren Projektstadium befinden, wurde die Kostenschätzung anhand des gewichteten Baupreisindex für den Bundesfernstraßenbau auf den Preisstand 2022 indexiert (vgl. Anlage 4). Die Baupreisentwicklung hat dabei erhebliche Auswirkungen auf den Gesamtmittelbedarf. Die Baupreise sind beispielsweise zwischen 2016 und 2022 gemäß des gewichteten Baupreisindex „Bundesfernstraßenbau“ um rd. 45,3 % gestiegen. Sofern eine Kostenschätzung einen aktuelleren Preisstand als 2022 aufweist, wurde auf eine Rückrechnung auf das Bezugsjahr 2022 verzichtet und der aktuellere Preisstand berücksichtigt. Die ausgewiesenen verausgabten Mittel beziehen sich nicht auf den Zeitraum 2016 – 2022, sondern sind je nach Projektstand der Bedarfsplanmaßnahme teilweise bereits vor 2016 abgeflossen. Erfolgen Ausgaben für noch nicht in Bau befindliche Maßnahmen, handelt es sich um Ausgaben für vorgezogenen Grunderwerb, Vorleistungen, wie z. B. naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder Planungskosten. Grundsätzlich beinhalten der Gesamtmittelbedarf und die bis 2022 verausgabten Mittel ggfs. auch die Erhaltungsanteile der Projekte. Die für den BVWP 2030 ermittelten Gesamtmittelbedarfe der laufenden und fest disponierten Maßnahmen, die im BVWP 2030 als in Bau bzw. in Bauvorbereitung/in Bau gekennzeichnet sind, wurden nicht angegeben, da die im BVWP 2030 ausgewiesenen Gesamtmittelbedarfe dieser Maßnahmen die zur Fertigstellung noch erforderlichen Investitionen umfassen. Diese weichen ggf. von dem Gesamtmittelbedarf für das jeweilige Projekt ab.

---

<sup>2</sup> Angabe aktuell geschätzter Gesamtmittelbedarfe ohne Berücksichtigung von Planungskosten beim Verkehrsträger Straße.

<sup>3</sup> Die den Tabellen zugrunde liegenden Bedarfspläne sind die Anlage aus (I) dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) geändert worden ist, (II) dem Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221) geändert wurde sowie (III) dem Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen des Bundes und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224).

### 3. Zusammenfassende Auswertung der Tabellen

#### 3.1. Bundesfernstraßen

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen umfasst 1.360 Hauptprojekte. Aufgrund konkretisierter Planungen und der teilweise vorgesehenen Umsetzung in verkehrlich wirksamen Teilabschnitten haben sich im Hinblick auf die Maßnahmenbezeichnung und Anzahl von Teilvorhaben Anpassungen gegenüber dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ergeben. Die vorliegende Aufstellung für den Verkehrsträger Straße weist 1.734 Teilvorhaben aus, die den jeweiligen Bedarfsplanprojekten zugeordnet wurden.<sup>4</sup> Eine Auswertung des Tabellenwerks der Bundesfernstraßen nach Dringlichkeitskategorien der Vorhaben kann Tabelle 1, eine Auswertung nach Projektständen Tabelle 2 entnommen werden.<sup>5</sup>

Tab. 1: Verteilung der Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen auf die Dringlichkeitskategorien

	Anzahl Teilvorhaben (in %)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2022 in Mio. €
FD-E	21 (1,2 %)	4.746	2.115
FD	232 (13,4 %)	25.171	14.904
VB-E	153 (8,8 %)	29.264	1.295
VB	712 (41,1 %)	53.877	2.208
WB*	299 (17,2 %)	35.029	420
WB	317 (18,3 %)	16.244	–
gesamt	1.734	164.331	20.942

Tab. 2: Verteilung der Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen gemäß Projektstand

	Anzahl Teilvorhaben	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt** bis 2022 in Mio. €
Betriebsphase	172 (9,9 %)	11.489	10.901
Bauphase	135 (7,8 %)	23.222	9.253
Planfeststellungsphase	191 (11,0 %)	24.439	500
Planungsphase	528 (30,4 %)	56.655	201

<sup>4</sup> Im Vergleich zum Vorbericht wurden zwei fehlende Abschnitte auf der B 20 in Bayern ergänzt und zwei Teilprojekte (A 44, AD Lossetal – AS Helsa/Ost und B 207, Fehmarnsundquerung) weiter aufgeteilt.

<sup>5</sup> Für einzelne Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, wenn z. B. der Ersatzneubau eines Brückenbauwerks vorgezogen erfolgt. Wird ein Brückenbauwerk als Brückenmodernisierungsmaßnahme realisiert (Tabellen 4 der Teile A 1 und A 2 der Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes), wurden die Bauwerke für die vorliegende Aufstellung nicht berücksichtigt.



unterschiedliche Phasen*	8 (0,5 %)	1.564	84
ohne Planung	700 (40,4 %)	46.962	2
Gesamtergebnis	1.734	164.331	20.942

\* Teilweise liegen für Abschnitte von Teilvorhaben unterschiedliche Projektstände vor, wenn z. B. der Ersatzneubau eines Brückenbauwerks vorgezogen erfolgt.

\*\* Erfolgen Ausgaben für noch nicht in Bau befindliche Maßnahmen, handelt es sich um Ausgaben für vorgezogenen Grunderwerb oder Vorleistungen, wie z. B. naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die außerordentliche Entwicklung der Baupreise schlägt sich auch in der vorliegenden Aufstellung der Gesamtmittelbedarfe nieder, da in den Gesamtmittelbedarfen unter Berücksichtigung haushaltsrechtlicher Vorgaben weder Risiken noch erwartete Baupreisentwicklungen abgebildet sind. Der gewichtete Baupreisindex für die Bundesfernstraßen ist im Jahresdurchschnitt 2022 um rd. 16,6 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Der in der Aufstellung ausgewiesene Gesamtmittelbedarf für alle Bedarfsplanvorhaben hat sich gegenüber dem Vorjahresbericht um insgesamt rd. 19,5 Mrd. Euro erhöht. Mehr als 80 % dieser Kostenentwicklung gegenüber dem Vorjahresbericht sind ausschließlich auf die für die vorliegende Auswertung vorgenommene Baupreisindexierung zurückzuführen.<sup>6</sup>

Insgesamt ist für die 1.734 Teilvorhaben in der vorliegenden Aufstellung ein Gesamtmittelbedarf in Höhe von rd. 164,3 Mrd. Euro ausgewiesen.<sup>7</sup> Darunter entfallen rd. 16,2 Mrd. Euro auf Teilvorhaben des Weiteren Bedarfs, für die kein Planungsrecht vorliegt.

Für die 1.734 Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurden bis 2022 Mittel in Höhe von insgesamt rd. 20,9 Mrd. Euro verausgabt. Die ausgewiesenen verausgabten Mittel beziehen sich dabei nicht auf den Zeitraum 2016 – 2022, sondern sind je nach Projektstand des Teilvorhabens teilweise bereits vor 2016 abgeflossen. Grundsätzlich beinhalten der Gesamtmittelbedarf und die bis 2022 verausgabten Mittel ggfs. auch die Erhaltungsanteile der Projekte.

<sup>6</sup> Diese Berechnung betrifft nur die für die vorliegende Auswertung mit dem gewichteten Baupreisindex „Bundesfernstraßenbau“ indextierten Teilprojekte. Liegt eine Kostenaktualisierung vor, werden sich auch in dieser Baupreisentwicklungen niedergeschlagen haben.

<sup>7</sup> Aufgrund des bei den als Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) realisierten Projekten zugrunde gelegten Lebenszyklusansatzes, ohne die geplanten Gesamtausgaben für Bau, Betrieb, Erhaltung und (anteilige) Finanzierung. Bei den Teilvorhaben, die als ÖPP-Projekt realisiert wurden, sind jeweils die Kosten außerhalb der ÖPP-Verträge berücksichtigt.

### 3.2. Bundesschienenwege

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege umfasst 94 Vorhaben. Eine Auswertung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nach Dringlichkeitskategorien der Vorhaben kann Tabelle 1 entnommen werden.

Tab. 1: Verteilung der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege auf die Dringlichkeitskategorien

	Anzahl Vorhaben (in %)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2022 in Mio. €
VB (laufend)	37 (39,4 %)	109.655	62.562
VB (neu)	21 (22,3 %)	53.571	1.879
VB-E (neu)	6 (6,4 %)	5.642*	84*
VB (aufgestiegen)	30 (31,9 %)	82.897	146
gesamt	94	251.765	64.671

Ergänzend zu der zentralen Kostenaufstellung im Sinne des Maßgabebeschlusses führt die Anlage der Bundesschienenwege auch eine zusätzliche Übersicht zu den Maßnahmen des Deutschlandtaktes sowie zu den ursprünglichen Kostenansätzen von Aus- und Neubaumaßnahmen auf, die nicht im Rahmen des BVWP2030 bewertet worden sind.

### 3.3. Bundeswasserstraßen

Der Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen umfasst 35 Hauptprojekte. Die vorliegende Aufstellung für die Wasserstraße weist alle 35 Vorhaben gemäß Bedarfsplan aus. Eine Auswertung des Tabellenwerks der Bundeswasserstraßen nach Dringlichkeitskategorien der Vorhaben kann Tabelle 1, eine Auswertung nach Projektständen Tabelle 2 entnommen werden. Die ausgewiesenen verausgabten Mittel beziehen sich dabei nicht auf den Zeitraum 2016 – 2022, sondern sind je nach Projektstand des Vorhabens teilweise bereits vor 2016 abgeflossen. Grundsätzlich beinhalten der Gesamtmittelbedarf und die bis 2022 verausgabten Mittel ggfs. auch die Erhaltungsanteile der Projekte. Die Hochrechnung der Kosten von 2021 auf 2022 erfolgte aufgrund von aktuellen Haushaltsansätzen oder wurde analog der Straße mit einem Baupreisindex von 16,6 % vorgenommen.

Tab. 1: Verteilung der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundeswasserstraßen auf die Dringlichkeitskategorien

	Anzahl Vorhaben (in %)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2022 in Mio. €
FD	11 (31,4%)	5.331	4.125
VB-E	7 (20 %)	1.526	16
VB	17 (48,6 %)	6.778	694
gesamt	35	13.635	4.835

Tab. 2: Verteilung der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundeswasserstraßen gemäß Projektstand

	Anzahl Vorhaben	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2022 in Mio. €
Betriebsphase	6 (17,1 %)	1.433	1.361
Bauphase	12 (34,3 %)	5.621	3.326
Planfeststellung	3 (8,6 %)	102	16
Planungsphase	10 (32,4 %)	4.818	132
ohne Planung	4 (11,4 %)	1.661	0
Gesamtergebnis	35	13.635	4.835

## Anlage 1: Bundesfernstraßen

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
<b>Baden-Württemberg</b>							
1	<b>A 3, LGr. BY/BW - LGr. BW/BY</b> LGr. BY/BW - LGr. BW/BY (4)	FD	E 6		82,7	2	81,6
2	<b>A 5, AS Hemsbach - AK Weinheim</b> AK Weinheim - AS Hemsbach (0)	WB*	E 6	103,6	153,3	1	0,0
3	<b>A 5, AK Weinheim - AK Heidelberg</b> AK Weinheim - AK Heidelberg (0)	WB*	E 6	193,1	285,8	1	0,0
4	<b>A 5, AK Heidelberg - AK Walldorf</b> AK Walldorf - AS Walldorf/Wiesloch (1) AS Walldorf/Wiesloch - AK Heidelberg (0)	VB-E	E 6	280,1	529,7	3	0,0
5	<b>A 5, AK Walldorf - AD Karlsruhe</b> AD Karlsruhe - AK Walldorf (0)	WB*	E 8	536,7	794,2	1	0,0
6	<b>A 5, AS Freiburg-M - AS Bad Krozingen</b> AS Freiburg-M - AS Bad Krozingen (0)	WB	E 6	119,5	176,8	1	0,0
7	<b>A 5, AS Offenburg - AS Freiburg-M</b> AS Offenburg - AS Riegel (1) AS Riegel - AS Freiburg-M (1)	WB*	E 6	499,0	738,4	1	0,0
8	<b>A 5, AS Offenburg - AS Baden-Baden</b> AS Offenburg - AS Appenweier (4) AS Appenweier - AS Achern (4) AS Achern - AS Bühl (4) AS Bühl - AS Baden-Baden (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 5, AS Offenburg - Malsch", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 723 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		7,4	2	7,1
9	<b>A 6, AK Mannheim - AS Schwetzingen/Hockenheim</b> AK Mannheim - AS Schwetzingen/Hockenheim (0)	VB-E	E 6	190,0	281,2	1	0,0
10	<b>A 6, AD Hockenheim - AK Walldorf</b> AD Hockenheim - AK Walldorf (0)	WB*	E 8	61,9	91,6	1	0,0
11	<b>A 6/A 81, AK Weinsberg - LGr. BY/BW</b> AK Weinsberg - ö AS Bretzfeld (2) ö AS Bretzfeld - Öhringen (2) Öhringen - Kupferzell (B 19) (2) Kupferzell (B 19) - Ilshofen/Wolpertshausen (2) Ilshofen/Wolpertshausen - Kirchberg (1) Kirchberg - LGr. BW/BY (1)	VB-E	E 6	714,7	1.341,5	3	4,1
12	<b>A 6, AS Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg</b> AS Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 6, Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.372 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD-E	E 6		16,8	2	11,5
13	<b>A 7, AS Illertissen - AS Memmingen-S (Anteil BW)</b> <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 162 aufgeführt.</i>	WB*	E 6				
14	<b>A 8, AD Leonberg - AK Stuttgart</b> AD Leonberg - AK Stuttgart (0)	VB	E 8	97,6	144,4	1	0,0
15	<b>A 8, AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch</b>	VB-E	E 8	61,5	91,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch (0)						
16	<b>A 8, AS Stuttgart-Degerloch - AS Wendlingen</b> AS Stuttgart-Degerloch - AS Esslingen (1) AS Esslingen - AS Wendlingen (0)	VB-E	E 8	128,1	189,6	1	3,0
17	<b>A 8, AS Mühlhausen - Hohenstadt</b> AS Mühlhausen - Hohenstadt (Albauf- und -abstieg) (1)	FD	E 6		844,5	3	0,7
18	<b>A 8, Hohenstadt - AS Ulm-Nord</b> Hohenstadt - AS Ulm-N (4)	FD	E 6		257,7	2	247,6
19	<b>A 8, AS Ulm-Nord - Ulm-Ost</b> AS Ulm-West - AK Ulm/Elchingen (LGr. BW/BY) (3) <i>Bemerkung: Planung erfolgt gemeinsam mit BPI-Nr. 169, hier Anteil BW.</i>	FD	E 6		188,5	2	0,1
20	<b>A 8, AS Pforzheim-N - AS Pforzheim-S</b> ö AS Pforzheim-N - w AS Pforzheim-S (m. B 10) (3)	FD-E	E 6		329,4	2	121,9
21	<b>A 81, AS Pleidelsheim - AS Stuttgart-Zuffenhausen</b> AS Stuttgart-Zuffenhausen - AS Pleidelsheim (0)	WB*	E 8	141,4	209,2	1	0,0
22	<b>A 81, AK Weinsberg - AS Ilsfeld</b> AK Weinsberg - AS Ilsfeld (0)	WB*	E 8	110,6	163,7	1	0,0
23	<b>A 81, AK Stuttgart - AS Sindelfingen-Ost</b> AS Sindelfingen-Ost - AK Stuttgart (1)	VB	E 6	12,4	136,0	3	0,0
24	<b>A 81, AS Böblingen-Hulb - AS Sindelfingen-O</b> AS Böblingen/Hulb - AS Sindelfingen-O (3)	FD-E	E 6		285,8	2	33,7
25	<b>A 98, Rheinfelden - Tiengen (1. Fahrbahn)</b> Rheinfelden - Schwörstadt (1. FB) (1) Schwörstadt - Bad Säckingen - Murg (1. FB) (1) Laufenburg/Albbruck - Tiengen (1. FB) (1)	VB	N 2	881,9	1.096,6	3	5,9
26	<b>A 98, Rheinfelden - Tiengen (2. Fahrbahn)</b> Rheinfelden - Schwörstadt (2. FB) (1) Schwörstadt - Bad Säckingen - Murg (2. FB) (1) Murg - Laufenburg/Albbruck (2. FB) (1) Laufenburg/Albbruck - Tiengen (2. FB) (1) <i>Bemerkung: Die Planungen der 2. Fahrbahn der Abschnitte zwischen Rheinfelden und Murg sowie zwischen Laufenburg/Albbruck und Tiengen erfolgen jeweils gemeinsam mit den Planungen zur 1. Fahrbahn (BPI-Nr. 25). Der Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 ist unter BPI-Nr. 25 ausgewiesen. Hier sind die Kosten für den Abschnitt "Murg - Laufenburg/Albbruck" ausgewiesen.</i>	WB*	E 4		48,5	1	0,0
27	<b>A 98, AD Hochrhein - Rheinfelden-Karsau</b> AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau (1. FB) (4)	FD	N 4		135,5	2	131,5
28	<b>A 860, Freiburg - AS Freiburg-Mitte</b> Freiburg - AS Freiburg-Mitte (1)	VB	N 4	325,5	481,7	1	0,0
29	<b>B 31, Kirchzarten - Buchenbach</b> Kirchzarten - Buchenbach (0)	VB	E 4	12,9	19,1	1	0,2
30	<b>B 31, OU Falkensteig</b> OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) (1)	WB*	N 4	125,8	206,2	3	0,0
31	<b>B 31, OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel)</b> OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel) (1)	WB*	N 4	171,8	267,9	3	0,0
32	<b>B 31, OU Hinterzarten</b> OU Hinterzarten (0)	WB	N 4	224,1	331,6	1	0,0
33	<b>B 3, Lückenschluss bei Kuppenheim</b> Lückenschluss bei Kuppenheim (1)	VB	N 2	47,6	70,4	1	0,0
34	<b>B 3, B 535 - L 594a (Wiesloch-N)</b> B 535 - L 594a (Wiesloch-N) (0)	VB	E 4	66,1	97,8	1	0,0
35	<b>B 10, Pforzheim/Eutingen - Niefern</b> Pforzheim/Eutingen - Niefern (2)	VB	E 4	11,0	25,9	3	7,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
36	<b>B 10, OU Berghausen</b> OU Berghausen (0)	VB	N 2	67,0	99,1	1	0,0
37	<b>B 10, Verlegung in Enzweihingen (Umfahrungsvariante)</b> Verlegung in Enzweihingen (Umfahrungsvariante) (2)	VB	N 2	32,1	39,4	3	0,0
38	<b>B 10, Enzweihingen - AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)</b> Enzweihingen - Schwieberdingen (1) Schwieberdingen - AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) (1)	VB	E 4	90,1	133,3	1	0,0
39	<b>B 10, AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) - AS Stuttgart-Neuwirtshaus</b> AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) - AS Stuttgart-Neuwirtshaus (0)	VB	E 6	7,0	10,4	1	0,0
40	<b>B 10, Dreieck Stuttgart-Neckarpark - Plochinger Dreieck</b> Dreieck Stuttgart-Neckarpark - AS Stuttgart (0) AS Stuttgart-Hafen-Süd - AS Esslingen-O (0) AS Esslingen-Oberesslingen - Plochinger Dreieck (0)	VB	E 6	107,4	158,9	1	0,0
41	<b>B 10, Gingen-O - Geislingen-M</b> Gingen-O - Geislingen-M (1)	VB	N 2/3	76,2	132,8	3	0,0
42	<b>B 10, Geislingen-M - Geislingen-O</b> Geislingen-M - Geislingen-O (1)	WB*	N 2	155,1	229,9	3	0,0
43	<b>B 10, OU Amstetten</b> OU Amstetten (0)	VB	N 2	47,0	69,6	1	0,0
44	<b>B 10, OU Urspring</b> OU Urspring (0)	VB	N 2	31,3	46,3	1	0,0
45	<b>B 10, Süßen-O - Gingen-O</b> Süßen-O - Gingen-O (4)	FD	N 3/4		31,2	2	30,6
46	<b>B 12, OU Großholzleute</b> OU Großholzleute (0)	VB	N 2	11,4	16,9	1	0,0
47	<b>B 14, Backnang-West - Nellmersbach</b> Backnang-West - Nellmersbach (3)	VB	N 4+ E 4	136,0	302,9	2	0,7
48	<b>B 14, OU Michelfeld</b> OU Michelfeld (0)	VB	N 2	10,2	15,1	1	0,0
49	<b>B 14, OU Oppenweiler</b> OU Oppenweiler (1)	VB	N 2	43,5	64,4	1	0,0
50	<b>B 14, Rottweil - Tuttlingen</b> OU Spaichingen (1) OU Riethem-Weilheim (1)	VB	N 2	80,2	126,1	3	0,0
51	<b>B 14, OU Stockach</b> OU Stockach (1)	VB	N 2	31,4	66,6	3	1,0
52	<b>B 14, Backnang-West - Nellmersbach (BA 1.1+1.2)</b> Backnang-W - Nellmersbach (BA 1.1+1.2) (3)	FD	N 4+ E 4		55,6	2	12,7
53	<b>B 14/B 19, Verlegung in Schwäbisch Hall</b> Schwäbisch Hall (Gottwollshäuser Steige) - B 19 (3)	FD	N 4		93,8	2	16,1
54	<b>B 19, OU Gaildorf (sö Abschnitt)</b> OU Gaildorf (sö Abschnitt) (1)	VB	N 2	16,8	21,0	3	0,0
55	<b>B 27, Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel)</b> B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel) (1)	VB	N 4	217,1	393,2	3	0,0
56	<b>B 27, Neukirch - Balingen</b> OU Neukirch (0) OU Schömberg (0)	VB	N 2	97,2	143,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Dotternhausen - Balingen (0)						
57	<b>B 27, OU Hardheim</b> OU Hardheim (0)	WB*	N 2	35,7	52,8	1	0,0
58	<b>B 27, OU Neckarburken</b> OU Neckarburken (0)	VB	N 2	22,4	33,1	1	0,0
59	<b>B 27, Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)</b> Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394) (2)	VB	N 4+ E 4	88,3	146,2	3	0,0
60	<b>B 27, AS Leinfelden-Echterdingen-Nord - AS Aich</b> AS Leinfelden-Echterdingen-Nord - AS Aichtal (1)	VB	E 6	59,4	288,5	3	0,0
61	<b>B 27, AS Neckarsulm - B 27/L 1095</b> AS Neckarsulm B 27/L 1095 (1)	VB	E 4	34,9	51,6	1	0,0
62	<b>B 27, OU Offenau</b> OU Offenau (0)	VB	N 2	34,9	51,6	1	0,0
63	<b>B 27, OU Jagstfeld</b> OU Jagstfeld (1)	VB	N 2	39,6	58,6	1	0,0
64	<b>B 27, OU Jestetten</b> OU Jestetten (1)	VB	N 2	26,4	39,1	1	0,0
65	<b>B 27, Donaueschingen - Hüfingen</b> Donaueschingen (B 33) - Hüfingen (B 31) (4)	FD	E 4		36,6	2	34,9
66	<b>B 27, OU Behla</b> OU Behla (4)	FD	N 2		10,8	2	10,5
67	<b>B 28, OU Blaubeuren/Gerhausen</b> OU Blaubeuren/Gerhausen (0)	WB*	N 2	23,6	34,9	1	0,0
68	<b>B 28, Freudenstadt (Tunnel)</b> Freudenstadt (Tunnel Kniebis) (0)	WB*	N 2	65,4	222,5	3	0,0
69	<b>B 28, OU Blaustein</b> OU Blaustein (0)	WB	N 2	105,8	156,6	1	0,0
70	<b>B 28, OU Unterjesingen</b> OU Unterjesingen (0)	VB	N 2	86,3	127,7	1	0,0
71	<b>B 28, Grünmettstetten (L 370) - L 355a</b> s Grünmettstetten (L 370) - L 355a (1)	FD	N 2		61,0	3	0,0
72	<b>B 28n, OU Horb</b> OU Horb (1)	WB*	N 2	22,5	33,3	1	0,0
73	<b>B 28n, Rottenburg - Tübingen (L 370 alt)</b> Rottenburg - Tübingen (L 370 alt) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		55,8	2	51,7
74	<b>B 29, Schwäbisch Gmünd - Aalen</b> Schwäbisch Gmünd - Mögglingen (1)	VB	E 4	69,5	262,8	3	0,0
75	<b>B 29, NO-Ring Stuttgart (B 27 - B 14)</b> NO-Ring Stuttgart (B 27 - B 14) (0)	WB*	N 4+ E 4	209,2	309,6	1	0,0
76	<b>B 29, Essingen - Aalen</b> Essingen - w Aalen (3)	FD	E 4		55,3	2	23,7
77	<b>B 29, OU Mögglingen</b> OU Mögglingen (4)	FD	N 4		127,5	2	124,7
78	<b>B 29a, Unterkochen - Ebnat</b> Unterkochen - Ebnat (1) OU Ebnat (4)	VB	N 2	25,4	34,0	3	6,2
79	<b>B 29n, Röttingen - Nördlingen</b> Röttingen - Nördlingen (1)	VB	N 3	105,5	156,1	1	0,0
80	<b>B 30, Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach</b> Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach (1)	VB	N 4	111,8	216,7	3	0,0
81	<b>B 30, Enzisreute - Gaisbeuren</b> OU Enzisreute und OU Gaisbeuren (0)	VB	N 4+ E 4	92,9	137,5	1	0,0
82	<b>B 30, Biberach (Jordanbad) - Hochdorf</b>	VB	E 4	34,6	51,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (0)						
83	<b>B 30, OU Ravensburg/Eschach - Baidnt</b> Ravensburg/Eschach - n Baidnt (Egelsee), BA VI (4)	FD	N 4		86,2	2	86,2
84	<b>B 31, Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt)</b> Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt) (1)	VB	E 4	29,2	43,2	1	0,0
85	<b>B 31, Überlingen-Ost - Immenstaad</b> Überlingen/O - Oberuhldingen (0) Oberuhldingen - Meersburg/W (0) Meersburg/W - Immenstaad (1)	VB	N 4+ E 4	274,3	590,2	3	0,0
86	<b>B 31, Breisach - Freiburg</b> Breisach - Freiburg (1)	VB	N 2	49,5	200,6	3	0,0
87	<b>B 31, Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen</b> Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen (4)	FD	N 4		154,5	2	144,3
88	<b>B 31, Überlingen/W - Überlingen/O</b> Überlingen/W - Überlingen/O (4)	FD	N 3		41,1	2	39,1
89	<b>B 32, OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel)</b> OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel) (1)	VB	N 2	107,7	159,4	1	0,0
90	<b>B 32, OU Horb (Neckartalquerung)</b> OU Horb (Neckartalquerung) (3)	VB	N 2	50,8	162,8	2	26,8
91	<b>B 32, OU Boms</b> OU Boms (0)	WB	N 2	4,9	7,3	1	0,0
92	<b>B 32, OU Blütenreute</b> OU Blütenreute (0)	VB	N 2	21,1	31,2	1	0,0
93	<b>B 32, OU Staig</b> OU Staig (0)	VB	N 2	25,9	38,3	1	0,0
94	<b>B 33, Verlegung bei Meersburg</b> Verlegung bei Meersburg (0)	WB	N 2	38,8	57,4	1	0,0
95	<b>B 33, OU Elgersweier</b> OU Elgersweier (1)	VB	N 3	21,8	32,3	1	0,0
96	<b>B 33, OU Haslach</b> OU Haslach (1)	VB	N 2/3	45,1	95,7	3	0,0
97	<b>B 33, OU Gutach</b> OU Gutach (0)	WB	N 2	83,9	124,2	1	0,0
98	<b>B 33, Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W</b> Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W (3)	FD	E 4		408,6	2	174,7
99	<b>B 34, OU Grenzach</b> OU Grenzach (2)	VB	N 2	18,0	11,4	2	2,6
100	<b>B 34, OU Oberlauchringen</b> OU Oberlauchringen (4)	VB	N 2	12,5	24,8	2	22,0
101	<b>B 34, OU Wyhlen</b> OU Wyhlen (3)	FD	N 2		28,7	2	6,3
102	<b>B 35, OU Bruchsal-Ost</b> OU Bruchsal-Ost (1)	VB	N 2	51,0	75,5	1	0,0
103	<b>B 36, Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe</b> Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe (1)	VB	N 4	70,7	104,6	1	0,0
104	<b>B 39, OU Willsbach - OU Ellhofen</b> OU Ellhofen (0) OU Willsbach (0)	VB	N 2	47,7	70,6	1	0,0
105	<b>B 290, OU Königshofen</b> OU Königshofen (0)	VB	N 2	35,3	52,2	1	0,0
106	<b>B 292, OU Östringen</b> OU Östringen (0)	VB	N 2	25,5	37,7	1	0,0
107	<b>B 292, OU Adelsheim</b>	FD	N 2		57,8	2	56,2



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Adelsheim (4)						
108	<b>B 293, Berghausen - Bretten</b> OU Berghausen (2) OU Jöhlingen (2)	VB	N 2/3	48,1	86,5	3	0,0
109	<b>B 293, LGr. RP/BW - B 10 (2. Rheinbrücke)</b> Lgr. RP/BW - B 10 (2. Rheinbrücke) (2)	VB	N 4	39,3	65,2	3	1,9
110	<b>B 294, OU Bauschlott</b> OU Bauschlott (1)	VB	N 2	19,8	42,8	3	0,0
111	<b>B 294, SW-OU Bretten</b> SW-OU Bretten (1)	VB	N 2	38,1	56,4	1	0,0
112	<b>B 294, OU Loßburg</b> OU Loßburg (0)	WB*	N 2	46,6	69,0	1	0,0
113	<b>B 294, OU Winden</b> OU Winden 1. BA (Niederwinden) (4) OU Winden 2. BA (Oberwinden) (3)	FD	N 2		159,9	2	112,8
114	<b>B 296, Kernstadtentlastung Calw</b> Kernstadtentlastung Calw (1)	VB	N 2	28,0	80,7	2	0,0
115	<b>B 311, OU Obermarchtal</b> OU Obermarchtal (0)	VB	N 2	11,7	17,3	1	0,0
116	<b>B 311, OU Deppenhäuser</b> OU Deppenhäuser (0)	VB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
117	<b>B 311, OU Riedlingen</b> OU Riedlingen (0)	VB	N 3	23,9	35,4	1	0,0
118	<b>B 311, Immendingen</b> Immendingen (1)	VB	N 2	19,8	46,4	2	0,0
119	<b>B 311/B 30, Erbach - Dellmensingen (B 30)</b> Erbach - Dellmensingen (B 30) (3)	FD	N 2/3		55,1	2	25,4
120	<b>B 311, OU Unlingen</b> OU Unlingen (4)	FD	N 2		22,2	2	19,4
121	<b>B 311n/B 313, Mengen - Engelswies</b> Vilsingen - Engelswies (1) Sigmaringen - Mengen (1)	VB	N 2/3	106,0	156,9	1	0,0
122	<b>B 312, Lichtenstein - Engstingen</b> Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg) (1) OU Engstingen (0)	VB	N 2	138,9	205,5	1	0,0
123	<b>B 312, Ringschnait - Edenbach</b> Ringschnait - Edenbach (1)	VB	N 2/3	72,5	124,3	3	0,0
124	<b>B 312, OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)</b> OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		129,6	2	129,7
125	<b>B 313, OU Grafenberg</b> OU Grafenberg (4)	FD	N 2		11,3	2	9,9
126	<b>B 314, Donaueschingen - Waldshut-Tiengen</b> OU Randen (1) OU Zollhaus (0) OU Grimmelshofen (0)	VB	N 2/3	46,0	70,1	3	0,0
127	<b>B 317, Lörrach - Schopfheim</b> Lörrach - Schopfheim (0)	WB*	E 4	105,8	156,6	1	0,0
128	<b>B 415, OU Lahr</b> OU Lahr (1)	VB	N 2	34,5	51,1	1	0,0
129	<b>B 462, Freudenstadt (Tunnel)</b> Freudenstadt (Tunnel Baiersbronn) (2)	VB	N 2	86,2	150,5	3	0,0
130	<b>B 462, Bad Rotenfels - Rotherma (Querspange)</b> Bad Rotenfels - Rotherma (Querspange) (1)	VB	E 4	4,9	10,8	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
131	<b>B 462, OU Schramberg</b> OU Schramberg (1)	VB	N 2	116,9	198,0	3	0,0
132	<b>B 462/A 5, Ausbau bei Rastatt (mit Umbau AS A 5/B 462)</b> Ausbau bei Rastatt (mit Umbau AS A 5/B 462) (1)	WB*	KN	51,0	89,7	3	0,0
133	<b>B 463, Westtangente Pforzheim - 1. BA (W-OU)</b> Westtangente Pforzheim BA 1.03 + 2.03 (3)	VB	N 2	56,5	133,5	2	79,8
134	<b>B 463, Westtangente Pforzheim - 2. BA (W-OU)</b> Westtangente Pforzheim 2. BA (W-OU) (0)	WB*	N 2	137,7	203,8	1	0,0
135	<b>B 463, OU Lautlingen</b> OU Lautlingen (2)	VB	N 2/3	43,2	100,4	3	0,0
136	<b>B 463, Westtangente Pforzheim - (BA 1.02)</b> Westtangente Pforzheim BA 1.02 (4)	FD	N 2		23,8	2	22,6
137	<b>B 464, OU Reutlingen</b> OU Reutlingen (1)	VB	N 2	46,9	69,4	1	0,0
138	<b>B 464, OU Holzgerlingen</b> s Holzgerlingen - n Holzgerlingen (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	E 4		10,5	2	12,1
139	<b>B 465, OU Owen</b> OU Owen (0)	VB	N 2	19,6	29,0	1	0,0
140	<b>B 465, OU Ehingen</b> OU Ehingen (0)	WB	N 2	29,6	43,8	1	0,0
141	<b>B 465, OU Ingerkingen</b> OU Ingerkingen (0)	WB	N 2	16,8	24,9	1	0,0
142	<b>B 465, OU Warthausen</b> OU Warthausen (0)	VB	N 2	13,6	20,1	1	0,0
143	<b>B 466, Heidenheim (Tunnel)</b> Heidenheim (Tunnel) (0)	WB*	N 2	25,2	37,3	1	0,0
144	<b>B 466, OU Böhmenkirch (Variante)</b> OU Böhmenkirch (Variante) (0)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
145	<b>B 466, Süßen - Donzdorf</b> Süßen (B 10n) - w Donzdorf (4)	FD	N 2		16,5	2	16,5
146	<b>B 467, Querspange Tettngang</b> Querspange Tettngang (1)	VB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
147	<b>B 500, A 5 - L 75</b> A 5 - L 75 (0)	WB*	E 4	15,2	22,5	1	0,0
148	<b>B 523, OU Villingen-Schwenningen</b> OU Villingen-Schwenningen (1)	VB	N 2	25,9	66,1	2	0,0
<b>Bayern</b>							
149	<b>A 3, AS Nittendorf - AS Rosenhof</b> AS Nittendorf - AS Sinzing (1) AS Sinzing - AK Regensburg (1) AK Regensburg - AS Rosenhof (3)	VB-E	E 6	371,2	933,1	2	202,4
150	<b>A 3, AK Deggendorf - AS Hengersberg</b> AK Deggendorf - AS Hengersberg (2)	VB	E 6	202,6	375,5	3	0,3
151	<b>A 3, AS Hengersberg (B 533) - AS Aicha vorm Wald</b> AS Hengersberg (B 533) - AS Aicha vorm Wald (1)	WB*	E 6	263,2	389,5	1	0,0
152	<b>A 3, w AS Wertheim (LGr. BW/BY) - AS Weibersbrunn</b> w AS Marktheidenfeld - w AS Wertheim (LGr. BY/BW) (4) w AS Marktheidenfeld - Haseltalbrücke (4)	FD	E 6		274,9	2	270,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Haseltalbrücke - w AS Rohrbrunn (4)						
153	<b>A 3, Würzburg-Heidingsfeld - Mainbrücke Randersacker</b> w AS Randersacker - w AS Heidingsfeld (4)	FD	E 6		314,4	2	312,6
154	<b>A 3, AK Biebelried - AK Fürth/Erlangen</b> ö AK Fürth/Erlangen - ö Main-Donau-Kanal (4) ö Main-Donau-Kanal - ö AS Geiselwind (3) ö AS Geiselwind - Fuchsberg (4) Fuchsberg - AK Biebelried (3) <i>Bemerkung: Der Ausbau zwischen Main-Donau-Kanal und ö AS Geiselwind sowie zwischen Fuchsberg und AK Biebelried erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 3, AK Fürth/Erlangen - AK Biebelried", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 2.806 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten für konventionell ausgebauten Abschnitte sowie Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD-E	E 6		352,7	2	323,8
155	<b>A 6, LGr. BW/BY - AK Feuchtwangen</b> LGr. BW/BY - AK Feuchtwangen (3)	VB	E 6	81,6	215,4	2	72,3
156	<b>A 6, AK Feuchtwangen - AS Roth</b> AK Feuchtwangen - AS Aurach (1) w AS Aurach - ö AS Herrieden (1) AS Herrieden - ö AS Lichtenau (1) ö AS Lichtenau - ö AS Triebendorf (2) ö AS Triebendorf - AS Schwabach-W (3)	WB*	E 6	810,1	1.071,3	3	9,8
157	<b>A 6, AK Nürnberg-O</b> AK Nürnberg-Ost (A 9) (3)	VB-E	KN	59,4	160,7	2	117,8
158	<b>A 6, AK Nürnberg-S - AK Nürnberg-O</b> AK Nürnberg-S (o) - AK Nürnberg-Ost (A 9) (4)	FD	E 6		104,5	2	99,2
159	<b>A 6, AS Schwabach-W - AS Roth</b> AS Schwabach-W - AS Roth (4)	FD-E	E 6		160,1	2	152,5
160	<b>A 7, AD Schweinfurt/Werneck (A 70) - AK Biebelried (A 3)</b> AK Biebelried (A 3) - s AS Würzburg/Estenfeld (2) s AS Würzburg/Estenfeld - n T+R Riedener Wald (2) n T+R Riedener Wald - AD Schweinfurt/Werneck (2)	WB*	E 6	498,7	722,5	3	0,0
161	<b>A 7, AD Hittistetten - AS Illertissen</b> AS Illertissen - AD Hittistetten (1)	VB	E 6	119,1	126,8	2	0,0
162	<b>A 7, AS Illertissen - AS Memmingen-S (Anteil BY)</b> AS Memmingen - Berkheim (1) Berkheim - LGr. BY/BW (1) LGr. BY/BW - AS Illertissen (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 13 und 162 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	WB*	E 6	261,1	421,7	3	0,0
163	<b>A 8, AK München-S - AS Holzkirchen</b> Hofolding Forst - AS Holzkirchen (2) AS Ottobrunn (A 99) - (AK München-S) - AS Hofolding Forst (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 163 und ein Teilabschnitt der BPI-Nr. 185 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 8	167,2	871,1	3	0,0
164	<b>A 8, AS Holzkirchen - AD Inntal</b> AS Holzkirchen - Leitzachbrücke (0) Leitzachbrücke - Dettendorf (Irschenberg) (2) Dettendorf (Irschenberg) - AD Inntal (0)	VB-E	E 8	413,8	879,5	3	0,0
165	<b>A 8, AD Inntal - AS Traunstein/Siegsdorf</b>	VB-E	E 6/8	703,3	1.035,1	3	6,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AD Inntal - AS Rosenheim (0) ö AS Rosenheim - Achenmühle (2) Achenmühle - Bernauer Berg (3) Bernauer Berg - AS Felden (1) AS Felden - AS Grabenstätt (0) AS Grabenstätt - Reichhausen (2) Reichhausen - Vogling (1)						
166	<b>A 8, AS Traunstein/Siegsdorf - BGr. D/A</b> Vogling - ö Neukirchen (1) ö Neukirchen - ö Loithal (1) ö Loithal - Jechling (1) Jechling - BGr. D/A (1)	WB*	E 6	567,9	877,5	3	0,0
167	<b>A 8, AS Augsburg-West - AD München-Allach</b> AS Augsburg-West - AD München-Allach (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 8, Augsburg/West - München/Allach", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.054 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		7,4	2	7,4
168	<b>A 8, AS Ulm-Elchingen - AS Augsburg-West</b> AS Ulm-Elchingen - AS Augsburg-West (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 8, Ulm/Elchingen - Augsburg/West", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.353 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		5,3	2	5,3
169	<b>A 8, Ulm-Ost - Ulm-Elchingen</b> Oberelchingen - Riedheim (LGr. BY/BW) (3) <i>Bemerkung: Planung erfolgt gemeinsam mit BPI-Nr. 19, hier Anteil BY.</i>	FD	E 6		202,6	2	3,2
170	<b>A 9, AK Nürnberg - AK Nürnberg-O</b> AK Nürnberg - AK Nürnberg-O (2)	WB*	E 8	61,2	166,0	2	1,3
171	<b>A 9, AD Holledau - AK Neufahrn</b> AD Holledau - AK Neufahrn (0)	WB*	E 8	413,5	611,9	1	0,0
172	<b>A 9, AS München-Frankfurter Ring - AS München-Schwabing</b> AS München-Frankfurter Ring - AS München-Schwabing (0)	VB-E	E 6	22,4	33,1	1	0,0
173	<b>A 73, AS Nürnberg-Hafen-O - AK Nürnberg-S</b> AS Nürnberg-Hafen-O - AK Nürnberg-S (4)	VB-E	E 6	54,6	104,8	2	104,4
174	<b>A 92, AD München-Feldmoching - AK Neufahrn</b> AD München-Feldmoching - AK Neufahrn (3)	WB*	E 6	87,9	369,1	2	4,8
175	<b>A 92, AK Neufahrn - AD Flughafen-München</b> AK Neufahrn - AD Flughafen-München (1)	VB-E	E 8	92,9	137,5	1	2,2
176	<b>A 94, AS München-Steinhausen - AS Feldkirchen-West</b> AS München-Steinhausen - AS Feldkirchen-West (0)	VB-E	E 6	114,4	169,3	1	0,0
177	<b>A 94, AK München-O - AS Markt Schwaben</b> AK München-O - AS Markt Schwaben (1)	VB-E	E 6	46,5	113,7	3	0,0
178	<b>A 94, AK München-O - AS Pocking</b> AS Markt (B 20) - AS Simbach a.Inn-W (2) Simbach a.Inn-W - Simbach a.Inn-O (1) Simbach a. Inn-O - Prienbach-O (1) Prienbach-O - Kühstein (2)	VB	N 4+ E 4	526,3	820,8	3	67,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Kirchham - Pocking (A 3) (3)						
179	<b>A 94, AS Forstinning - AS Markt</b> Forstinning - Markt (4) <i>Bemerkung: Der Neubau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 94, Forstinning - Markt", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.169 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	N 4		112,5	2	108,9
180	<b>A 94, AS Malching - Kirchham</b> Malching - Kirchham (1. + 2. FB) (OU Tutting) (3)	FD	N 4		125,4	2	101,2
181	<b>A 96, AS Wörthsee - AS Oberpfaffenhofen</b> AS Wörthsee - AS Oberpfaffenhofen (1)	VB	E 6	43,7	89,2	3	0,0
182	<b>A 96, AS Oberpfaffenhofen - AS Germering-S</b> AS Oberpfaffenhofen - AS Germering-S (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD-E	E 6		130,9	2	134,9
183	<b>A 99, AD München-SW - AK München-W</b> AD München-SW - Tunnel Aubing (1) Tunnel Aubing - AK München-W (1)	VB-E	E 6	69,4	211,6	3	0,0
184	<b>A 99, AK München-W - AK München-N</b> AK München-W - AK München-N (0)	VB-E	E 8	339,8	502,8	1	0,0
185	<b>A 99, AK München-N - AK München-S</b> AS Aschheim-Ismaning - AS Kirchheim (3) AS Kirchheim - AS Haar (1) AS Haar - AS Ottobrunn (1) <i>Bemerkung: Projektinformationen zum Teilabschnitt "AS Ottobrunn (A 99) - (AK München-S) - AS Hofoldinger Forst" sind unter BPI-Nr. 163 aufgeführt.</i>	VB-E	E 8/9	348,0	954,3	3	18,9
186	<b>A 99, AK München-N - AS Aschheim/Ismaning</b> AK München-N - AS Aschheim/Ismaning (4)	FD-E	E 8		169,2	2	165,2
187	<b>B 2, OU Garmisch-Partenkirchen</b> OU Garmisch-Partenkirchen (1)	VB	N 2	158,9	306,3	2	3,8
188	<b>B 2, Eschenlohe - Oberau-N</b> Eschenlohe - Oberau-N (3)	WB*	N 4	108,2	166,6	2	7,1
189	<b>B 2, N-OU Murnau</b> N-OU Murnau (1)	VB	N 2	29,4	43,5	1	0,0
190	<b>B 2, OU Weilheim</b> OU Weilheim (1)	VB	N 2/3	35,3	52,2	1	0,0
191	<b>B 2, Starnberg (Entlastungstunnel)</b> Starnberg (Entlastungstunnel) (3)	WB*	N 2+ E 4	162,1	317,1	2	29,7
192	<b>B 2, Fürstenfeldbruck - Mering</b> OU Mammendorf (0) OU Hattenhofen (0) OU Althegegnberg (0)	VB	N 2	28,7	42,5	1	0,0
193	<b>B 2, AS Friedberg - B 300</b> w Friedberg (s B 300) (1)	VB	E 4	45,5	67,3	1	0,0
194	<b>B 2, w Friedberg (s B 300)</b> AS Friedberg - B 300 (1)	VB	E 4	27,7	41,0	1	0,0
195	<b>B 2, OU Kissing</b> OU Kissing (1)	VB	N 3/4	59,8	88,5	1	3,6
196	<b>B 2, Kissing - Oberottmarshausen (B 17)</b> Kissing - Oberottmarshausen (B 17) (0)	WB*	N 3/4	77,7	115,0	1	0,0
197	<b>B 2, Augsburg - Donauwörth - Nürnberg</b> OU Dietfurt (1) OU Wernsbach (4)	VB	N 3/4	36,2	58,7	3	29,1
198	<b>B 2, OU Forth</b>	VB	N 2	5,6	12,8	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Forth (1)						
199	<b>B 2, OU Dettenheim</b> OU Dettenheim (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 3		15,5	2	15,6
200	<b>B 2n, OU Oberau</b> OU Oberau (4)	FD	N 4		274,5	2	254,5
201	<b>B 4, Flughafen Nürnberg - A 3</b> Flughafen Nürnberg - A 3 (2)	WB*	N 2	116,7	172,7	1	0,0
202	<b>B 4, Ausbau in Coburg (Weichengereuth)</b> Ausbau in Coburg (Weichengereuth) (1)	VB	E 4	21,0	31,1	1	0,0
203	<b>B 8, OU Markt Bibart</b> OU Markt Bibart (0)	WB	N 2	5,0	7,4	1	0,0
204	<b>B 8, OU Neustadt-Diebach</b> OU Neustadt-Diebach (1)	VB	N 2	14,0	20,7	1	0,0
205	<b>B 8, OU Postbauer-Heng</b> OU Postbauer-Heng (1)	VB	N 2	8,0	11,8	1	0,0
206	<b>B 8, OU Straßkirchen</b> OU Straßkirchen (1)	WB*	N 2	16,1	23,8	1	0,0
207	<b>B 8, OU Künzing</b> OU Künzing (0)	WB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
208	<b>B 10, AD Neu-Ulm (B 28/B 30) - ö Neu-Ulm</b> AD Neu-Ulm (B 28/B 30) - ö Neu-Ulm (0)	WB	N 4	63,5	94,0	1	0,0
209	<b>B 10, Neu-Ulm - AS Nersingen (A 7)</b> Neu-Ulm - AS Nersingen (A 7) (4)	VB	E 4	29,3	45,3	2	44,3
210	<b>B 11, Verlegung bei Schweinhütt</b> Verlegung bei Schweinhütt (2)	VB	N 2/3	10,0	19,6	2	2,3
211	<b>B 11, Deggendorf - Grafing</b> Deggendorf - Grafing (0)	WB*	N 2/3	14,8	21,9	1	0,0
212	<b>B 11, OU Ruhmannsfelden</b> OU Ruhmannsfelden (2)	VB	N 2/3	18,1	40,8	3	3,4
213	<b>B 11, Verlegung w Geretsried</b> Verlegung w Geretsried (1)	VB	N 2+ E 4	17,7	26,2	1	0,0
214	<b>B 12, Kempten (A 7) - Marktoberdorf (B 472)</b> Kempten (A 7) - Wildpoldsried (1) Wildpoldsried - Geisenried (0)	VB	E 4	89,1	143,6	3	1,9
215	<b>B 12, Marktoberdorf (B 472) - AS Jengen/Kaufbeuren (A 96)</b> Geisenried - Altdorf (0) Altdorf - Hirschzell (0) Hirschzell - Untergermaringen (1) Untergermaringen - Buchloe (A 96) (2)	VB	E 4	176,4	311,1	3	2,9
216	<b>B 13, OU Oberickelsheim</b> OU Oberickelsheim (0)	WB*	N 2	5,7	8,4	1	0,0
217	<b>B 13, OU Gollhofen/Uffenheim und OU Rudolzhofen</b> OU Gollhofen/Uffenheim und OU Rudolzhofen (0)	WB*	N 2	27,0	40,0	1	0,0
218	<b>B 13, Ansbach - AS Ansbach (A 6)</b> Ansbach - AS Ansbach (A 6) (0)	WB	E 4	15,6	23,1	1	0,0
219	<b>B 13, AS Ansbach (A 6) – Gunzenhausen (B 466)</b> OU Schlungenhof (0) OU Stadeln (1) OU Merkendorf (2)	VB	N 2	22,1	43,7	3	0,0
220	<b>B 13, OU Rothenstein</b> OU Rothenstein (0)	WB*	N 2	4,4	6,5	1	0,0
221	<b>B 13, OU Rupertsbuch</b>	WB*	N 2	9,3	13,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Rupertsbuch (0)						
222	<b>B 13, OU Eichstätt</b> OU Eichstätt (0)	WB*	N 2	32,6	48,2	1	0,0
223	<b>B 13, St 2214 (Gabel) - Friedrichshofen</b> St 2214 (Gabel) - Friedrichshofen (1)	VB	N 2+ E 4	24,7	36,6	1	0,0
224	<b>B 13, OU Unsernherrn</b> OU Unsernherrn (1)	VB	N 2	35,7	52,8	1	0,4
225	<b>B 13, OU Pörnbach</b> OU Pörnbach (0)	WB	N 2	7,2	10,7	1	0,0
226	<b>B 13, OU Pfaffenhofen</b> OU Pfaffenhofen (0)	VB	N 2	82,3	121,8	1	0,0
227	<b>B 13, OU Reichertshausen a.d. Ilm</b> OU Reichertshausen a.d. Ilm (0)	WB	N 2	27,9	41,3	1	0,0
228	<b>B 13, OU Hohenkammer</b> OU Hohenkammer (0)	VB	N 2	8,4	12,4	1	0,0
229	<b>B 13, OU Fahrenzhausen</b> OU Fahrenzhausen (0)	VB	N 2	20,4	30,2	1	0,0
230	<b>B 13, AS Unterschleißheim (A 92) - St 2339 (Maisteig)</b> AS Unterschleißheim (A 92) - St 2339 (Maisteig) (1)	VB	E 4	5,6	8,3	1	0,0
231	<b>B 13, OU Holzkirchen</b> OU Holzkirchen (1)	VB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
232	<b>B 13, OU Großhartpenning</b> OU Großhartpenning (1)	WB*	N 2	10,1	14,9	1	0,0
233	<b>B 13, OU Kurzenberg</b> OU Kurzenberg (1)	WB*	N 2	3,7	5,5	1	0,0
234	<b>B 14, OU Katterbach</b> OU Katterbach (0)	WB	N 3	10,9	16,1	1	0,0
235	<b>B 14, OU Wicklesgreuth</b> OU Wicklesgreuth (0)	WB	N 3	7,5	11,1	1	0,0
236	<b>B 14, OU Buchschwabach</b> OU Buchschwabach (0)	WB*	N 3	22,5	33,3	1	0,0
237	<b>B 14, OU Großweismannsdorf</b> OU Großweismannsdorf (0)	VB	N 3	14,6	21,6	1	0,0
238	<b>B 14, OU Stein / Eibach - mit Rednitztunnel</b> OU Stein / Eibach mit Rednitztunnel (1)	WB*	N 2/3	131,8	195,0	1	0,0
239	<b>B 14, OU Reichenschwand (Tunnel)</b> OU Reichenschwand (Tunnel) (1)	VB	N 2	67,3	99,6	1	0,0
240	<b>B 14, OU Sulzbach-Rosenberg</b> OU Sulzbach-Rosenberg (0)	WB	N 2	20,8	30,8	1	0,0
241	<b>B 15, AS Landshut/Essenbach - St 2074/A 92 bei Landshut</b> AS Landshut/Essenbach - St 2074/A 92 bei Landshut (0)	VB	E 4	6,1	9,0	1	0,0
242	<b>B 15, O-OU Landshut (A 92 - B 299)</b> BA I - O-OU Landshut (2) BA II - O-OU Landshut (1)	VB	N 4	213,9	349,5	3	5,1
243	<b>B 15, S-OU Landshut (B 299 - B 15)</b> S-OU Landshut (B 299 - B 15) (1)	VB	N 2	45,8	67,8	1	2,4
244	<b>B 15, Westtangente Rosenheim (1. - 4. BA)</b> Westtangente Rosenheim (3)	FD	N 2		263,5	2	227,4
245	<b>B 15n, OU Lengdorf</b> OU Lengdorf (0)	WB*	N 3	33,1	49,0	1	0,0
246	<b>B 15n, s Landshut - Rosenheim</b> s Landshut - Rosenheim (0)	WB*	N 2/4	216,9	321,0	1	0,0
247	<b>B 15n, Ergoldsbach - Essenbach (A 92)</b> Essenbach (A 92) - Ergoldsbach (LA 9) (3)	FD	N 4		221,2	2	186,9

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
248	<b>B 16, OU Marktoberdorf - Bertoldshofen (B 472)</b> OU Marktoberdorf - Bertoldshofen (B 472) 2. BA (3)	VB	N 2	29,5	74,0	2	58,2
249	<b>B 16, OU Rieder</b> OU Rieder (0)	WB	N 2	8,6	12,7	1	0,0
250	<b>B 16, OU Steinbach</b> OU Steinbach (0)	WB*	N 2	7,6	11,2	1	0,0
251	<b>B 16, N-OU Kaufbeuren</b> N-OU Kaufbeuren (1)	VB	N 2	10,4	15,4	1	0,0
252	<b>B 16, OU Ichenhausen /Kötz (Ost)</b> OU Ichenhausen - Kötz (1)	VB	N 2/3	38,3	98,3	2	0,0
253	<b>B 16, OU Wattenweiler /Höselhurst</b> OU Wattenweiler / Höselhurst (1)	VB	N 2/3	17,6	26,0	1	0,0
254	<b>B 16, OU Niederrauau /Aletshausen</b> OU Niederrauau / Aletshausen (0)	WB	N 2	17,2	25,5	1	0,0
255	<b>B 16, OU Pfaffenhausen</b> OU Pfaffenhausen (0)	VB	N 2	4,5	6,7	1	0,0
256	<b>B 16, OU Hausen</b> OU Hausen (2)	VB	N 2/3	5,9	15,6	3	0,5
257	<b>B 16, OU Mindelheim</b> OU Mindelheim (0)	VB	N 2	7,1	10,5	1	0,0
258	<b>B 16, Günzburg (A 8) - Donauwörth einschl. Um- und Ausbau bei Blindheim</b> OU Höchstädt (1) OU Schwenningen (1) OU Tapfheim (1)	VB	N 2/3	85,0	99,2	2	0,0
259	<b>B 16, Verlegung bei Marienheim</b> Verlegung bei Marienheim (1)	VB	N 4	30,7	45,4	1	0,0
260	<b>B 16, OU Neuburg Süd - Oberhausen (Sehensand)</b> OU Neuburg Süd - Oberhausen (Sehensand) (0)	WB*	N 3	42,9	63,5	1	0,0
261	<b>B 16, B 13 - A 9</b> B 13 - A 9 (1)	VB	E 4	32,4	92,5	2	2,2
262	<b>B 16, St 2043 - B 13</b> St 2043 - B 13 (1)	VB	N 4+ E 4	110,3	220,7	2	0,0
263	<b>B 16, AS Gallingkofen - AS Haslbach</b> AS Gallingkofen - AS Haslbach (1)	VB	E 4	9,5	14,1	1	0,0
264	<b>B 16, OU Dillingen</b> OU Dillingen (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		40,9	2	44,3
265	<b>B 17, Augsburg - Füssen</b> Verlegung n Steingaden (0) OU Steingaden (0) OU Hohenfurch (0)	WB	N 2/3	61,6	91,2	1	0,0
266	<b>B 19, OU Giebelstadt - Euerhausen</b> OU Giebelstadt - Euerhausen (2)	VB	N 2	21,2	25,1	2	0,0
267	<b>B 19, AS Leubas (A 7) - Dieselstraße</b> AS Leubas (A 7) - Dieselstraße (0)	VB	E 4	12,3	18,2	1	0,0
268	<b>B 19, Sonthofen - Oberstdorf</b> Fischen (Entlastungstunnel) (1) OU Langenwang (0)	WB*	N 2	68,9	184,5	3	0,0
269	<b>B 20, OU Hammerau</b> OU Hammerau (0)	VB	N 2	12,5	18,5	1	0,0
270	<b>B 20, Grenzbrücke s Laufen</b> Grenzbrücke s Laufen (0)	WB*	N 2	18,8	27,8	1	0,0



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
271	<b>B 20, Freilassing/Salzburg (B 304) - Markt (A 94)</b> OU Laufen (2) OU Burghausen (1)	VB	N 2/3	49,2	99,3	3	1,8
272	<b>B 20, OU Gumpersdorf</b> OU Gumpersdorf (1)	VB	N 2	14,9	22,0	1	1,1
273	<b>B 20, Straubing (A 3) - Landau (A 92)</b> Straubing (A 3) - s Aiterhofen (B 8) (1) s Aiterhofen (B 8) - Trieching (DGF 5) (0) Trieching (DGF 5) - Landau (A 92) (0)	VB	E 4	187,3	277,2	1	0,0
274	<b>B 20, Rißmannsdorf - Traitsching</b> Rißmannsdorf - Traitsching (0)	WB*	N 2/3	26,8	39,7	1	0,0
275	<b>B 20, Straubing (A 3) - Cham (B 85)</b> Straubing (A 3) - Rißmannsdorf (0) Rißmannsdorf - LKGr. (1) LKGr. - Traitsching (1) Traitsching - Wilting (0) Wilting - Cham (B 85) (1)	WB*	N 4+ E 4	156,4	320,1	3	0,0
276	<b>B 20, Cham-S - Chameregg (B 85)</b> Cham-S - Cham-M (2) Cham-M - Chameregg (B 85) (1)	VB	E 4	15,1	51,1	3	0,0
277	<b>B 21, OU Bad Reichenhall</b> OU Bad Reichenhall (2)	VB	N 2	174,9	258,8	1	0,0
278	<b>B 22, AS Kitzingen/Schwarzach (A 3) - Gerolzhofen (B 286)</b> OU Düllstadt (0) OU Reupelsdorf (0) OU Stadelschwarzach (0)	WB	N 2	13,8	20,4	1	0,0
279	<b>B 22, OU Mönchsambach</b> OU Mönchsambach (0)	WB	N 2	4,2	6,2	1	0,0
280	<b>B 22, OU Eckersdorf</b> OU Eckersdorf (0)	VB	N 2	16,0	23,7	1	0,0
281	<b>B 22, OU Wirbenz</b> OU Wirbenz (0)	WB	N 2/3	8,1	12,0	1	0,0
282	<b>B 23, OU Ettal</b> OU Ettal (0)	WB	N 2	36,4	53,9	1	0,0
283	<b>B 23, OU Oberau</b> OU Oberau (1)	VB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
284	<b>B 23, OU Saulgrub</b> OU Saulgrub (4)	FD	N 2		34,1	2	33,9
285	<b>B 23, W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel)</b> W-OU Garmisch-Partenkirchen (m Kramer-Tunnel) (3)	FD	N 2		365,3	2	275,8
286	<b>B 25, OU Möttingen</b> OU Möttingen (1)	VB	N 3	16,4	24,3	1	0,0
287	<b>B 25, OU Wengenhäuser</b> OU Wengenhäuser (0)	WB	N 2	4,6	6,8	1	0,0
288	<b>B 25, OU Neustädtlein/Knittelsbach</b> OU Neustädtlein/Knittelsbach (0)	WB	N 2	11,1	16,4	1	0,0
289	<b>B 25, OU Dinkelsbühl</b> OU Dinkelsbühl (2)	VB	N 2	11,5	17,0	1	0,1
290	<b>B 25, OU Lehengütingen</b> OU Lehengütingen (1)	VB	N 2	3,2	7,0	3	0,0
291	<b>B 25, OU Feuchtwangen</b> OU Feuchtwangen (0)	WB*	N 2	9,0	13,3	1	0,0
292	<b>B 25, OU Banzenweiler</b>	WB	N 2	3,2	4,7	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Banzenweiler (0)						
293	<b>B 25, OU Dorfgütingen</b> OU Dorfgütingen (0)	WB	N 2	4,9	7,3	1	0,0
294	<b>B 25, OU Greiselbach</b> OU Greiselbach (4)	FD	N 2		20,5	2	18,0
295	<b>B 26, Aschaffenburg - B 469</b> Aschaffenburg - B 469 (1)	VB	E 4	22,1	21,1	2	0,0
296	<b>B 26, Lohr - AS Hösbach (A 3)</b> OU Rechtenbach (0) Verlegung Hain i.Sp., Laufach und Frohnhofen (0)	WB	N 2/3	77,8	115,1	1	0,0
297	<b>B 26, OU Gemünden</b> OU Gemünden (1)	VB	N 2	19,5	28,9	1	0,0
298	<b>B 26n, AK Schweinfurt/Werneck (A 7) - Karlstadt</b> Karlstadt - AD Werneck(A7) mit Mainbrücke (2)	VB	N 2/3	63,5	299,6	2	0,0
299	<b>B 26n, Karlstadt - A 3</b> Karlstadt - A 3 (1)	WB*	N 2/3	108,5	317,8	3	0,0
300	<b>B 31, LGr. BW/BY - A 96</b> LGr. BW/BY - A 96 (0)	WB*	E 4	97,0	143,5	1	0,0
301	<b>B 32, OU Opfenbach</b> OU Opfenbach (1)	VB	N 2	3,8	5,6	1	0,0
302	<b>B 32, OU Auers/Riedhirsch</b> OU Auers/Riedhirsch (1)	WB*	N 2	4,0	5,9	1	0,0
303	<b>B 47, OU Schneeberg</b> OU Schneeberg (0)	WB	N 2	18,3	27,1	1	0,0
304	<b>B 85, OU Pressig</b> OU Pressig (0)	WB	N 2	21,3	31,5	1	0,0
305	<b>B 85, OU Stockheim/Gundelsdorf</b> OU Stockheim/Gundelsdorf (0)	WB	N 2/3	29,8	44,1	1	0,0
306	<b>B 85, OU Heinersreuth/Altenplos</b> OU Heinersreuth/Altenplos (0)	WB*	N 2/3	24,9	36,8	1	0,0
307	<b>B 85, AS Amberg-Ost (A 6) - Pittersberg</b> AS Amberg-Ost (A 6) - Pittersberg (4)	VB	E 4	8,9	9,8	2	7,3
308	<b>B 85, Pittersberg - Schwandorf (St 2397)</b> Pittersberg - Schwandorf (St 2397) (1)	WB*	E 4	9,0	13,3	1	0,0
309	<b>B 85, Schwandorf (St 2397) - AS Schwandorf Nord (A 93)</b> Schwandorf (St 2397) - AS Schwandorf Nord (A 93) (1)	WB*	E 4	41,7	61,7	1	0,0
310	<b>B 85, AS Schwandorf (A 93) - Altenkreith (B 16)</b> (AS Schwandorf) Wackersdorf - ö Mappenberg (0) ö Mappenberg - ö Neuenschwand (0) w Bodenwöhr - w Mappach (0) w Mappach - w Neubäu (St 2159) (0) w Neubäu - w Altenkreith (0)	WB*	N 4+ E 4	137,6	203,6	1	0,0
311	<b>B 85, Altenkreith - Wetterfeld</b> östlich Altenkreith - westlich Wetterfeld (3) OU Altenkreith - Anschluß B 16 (1)	WB*	N 2/4	49,8	69,0	3	28,8
312	<b>B 85, Verlegung bei Saldenburg</b> Verlegung bei Saldenburg (0)	WB	N 2/3	17,8	26,3	1	0,0
313	<b>B 85, OU Neubäu</b> OU Neubäu (4)	FD	N 3		27,4	2	26,3
314	<b>B 85, Wetterfeld - Untertraubenbach</b> Wetterfeld - Untertraubenbach (4)	FD	E 4		43,7	2	42,3
315	<b>B 131n/A 9, AS Thalmässing (A 9)</b> AS Thalmässing (A 9) (0)	WB	KN	6,1	9,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
316	<b>B 131n, OU Alfershausen /Thalmässing</b> OU Alfershausen / Thalmässing (0)	WB	N 2	21,9	32,4	1	0,0
317	<b>B 131n, OU Laibstadt /Aberzhausen</b> OU Laibstadt / Aberzhausen (0)	WB	N 2	18,2	26,9	1	0,0
318	<b>B 131n, Fiegenstall - Ellingen</b> Fiegenstall - Ellingen (0)	WB	N 2	11,9	17,6	1	0,0
319	<b>B 131n, OU Stopfenheim</b> OU Stopfenheim (0)	WB*	N 2	5,2	7,7	1	0,0
320	<b>B 131n, OU Theilenhofen</b> OU Theilenhofen (0)	WB*	N 2	5,5	8,1	1	0,0
321	<b>B 131n, OU Dornhausen</b> OU Dornhausen (0)	WB*	N 2	5,5	8,1	1	0,0
322	<b>B 131n, OU Unterasbach</b> OU Unterasbach (0)	WB*	N 2	4,8	7,1	1	0,0
323	<b>B 131n, Gunzenhausen - AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7)</b> Gunzenhausen - AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7) (0)	WB	N 2	17,9	26,5	1	0,0
324	<b>B 173, Lichtenfels (A 73) - Zettlitz (B 289)</b> Lichtenfels - Zettlitz 2. BA (1) Lichtenfels - Zettlitz 3. BA (3)	VB	N 4	109,8	176,1	3	41,8
325	<b>B 173, OU Zettlitz - Oberlangenstadt</b> OU Zettlitz - Oberlangenstadt (0)	VB	E 4	18,9	28,0	1	0,0
326	<b>B 173, OU Unterrodach</b> OU Unterrodach (0)	WB*	N 3	25,9	38,3	1	0,0
327	<b>B 173, Johannisthal - Kronach</b> Johannisthal - Kronach (2)	VB	E 4	15,3	31,4	3	0,0
328	<b>B 173, OU Zeyern</b> OU Zeyern (4)	FD	N 2/3		18,0	2	17,7
329	<b>B 276, Zubringer Lohr -(Variante)</b> Zubringer Lohr - (Variante) (1)	WB*	N 2	34,0	122,2	3	0,0
330	<b>B 279, OU Reckendorf</b> OU Reckendorf (0)	WB	N 2	18,7	27,7	1	0,0
331	<b>B 279, OU Baunach (O)</b> OU Baunach (O) (1)	WB*	N 2	23,6	34,9	1	0,0
332	<b>B 279, OU Junkersdorf/Pfarrweisach</b> OU Junkersdorf/Pfarrweisach (0)	WB	N 2	9,6	14,2	1	0,0
333	<b>B 279, Voccawind - Ermershausen</b> Voccawind - Ermershausen (1)	WB*	N 2	27,8	61,2	2	0,0
334	<b>B 279, OU Saal a. d. Saale</b> OU Saal a. d. Saale (1)	VB	N 2	12,4	53,4	3	0,0
335	<b>B 279, OU Wegfurt</b> OU Wegfurt (4)	VB	N 2	3,8	12,2	2	11,0
336	<b>B 285, OU Stockheim</b> OU Stockheim (0)	WB*	N 2	12,0	17,8	1	0,0
337	<b>B 285, OU Ostheim</b> OU Ostheim (0)	WB	N 2	17,3	25,6	1	0,0
338	<b>B 286, Bad Kissingen - B 19</b> Bad Kissingen - B 19 (2)	VB	N 2	25,4	63,5	2	0,0
339	<b>B 286, Schweinfurt (A 70) - Schwebheim</b> Schweinfurt (A 70) - Schwebheim (4)	VB	E 4	27,4	45,3	2	36,5
340	<b>B 287, OU Nüdlingen</b> OU Nüdlingen (1)	VB	N 2	11,1	54,5	3	0,0
341	<b>B 289, OU Mainroth/Rothwind und OU Fassoldshof</b> OU Mainroth/Rothwind und OU Fassoldshof (2)	VB	N 2	22,3	52,4	3	0,0
342	<b>B 289, OU Kauerndorf</b>	WB*	N 2	47,9	90,1	2	4,5

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Kauerdorf (3)						
343	<b>B 289, OU Münchberg</b> OU Münchberg (4)	VB	N 2	3,0	4,9	2	4,6
344	<b>B 289, OU Weissdorf</b> OU Weissdorf (0)	VB	N 2	5,7	8,4	1	0,0
345	<b>B 289, OU Rehau</b> OU Rehau (0)	WB	N 2	11,9	17,6	1	0,0
346	<b>B 289, OU Heinersberg</b> OU Heinersberg (0)	WB	N 2	4,2	6,2	1	0,0
347	<b>B 289, OU Untersteinach</b> OU Untersteinach (4)	FD	N 2		78,6	2	76,2
348	<b>B 299, OU Waldsassen/Kondrau</b> OU Waldsassen/Kondrau (2)	VB	N 2	39,9	78,1	3	1,1
349	<b>B 299, OU Grafenwöhr</b> OU Grafenwöhr (0)	WB*	N 2	13,1	19,4	1	0,0
350	<b>B 299, OU Seugast</b> OU Seugast (0)	WB	N 2	8,8	13,0	1	0,0
351	<b>B 299, OU Tanzfleck</b> OU Tanzfleck (2)	WB*	N 2	5,9	11,4	2	0,1
352	<b>B 299, OU Ursensollen</b> OU Ursensollen (1)	WB*	N 2	8,8	13,0	1	0,0
353	<b>B 299, OU Mühlhausen i. d. OPf.</b> OU Mühlhausen i. d. OPf. (4)	VB	N 2/3	24,2	31,9	2	31,4
354	<b>B 299, Neustadt/Donau (B 16) - Landshut</b> OU Weihmichl (2) OU Neuhausen (1)	VB	N 2	28,3	39,1	3	5,0
355	<b>B 299, A 92 - Landshut</b> A 92 - Landshut (0)	WB*	E 4	72,4	107,1	1	0,0
356	<b>B 299, OU Egglkofen</b> OU Egglkofen (0)	WB	N 2	10,5	15,5	1	0,0
357	<b>B 299, OU Garching a.d.Alz</b> OU Garching a.d.Alz (1)	VB	N 2/3	31,5	46,6	1	0,0
358	<b>B 299, OU Tacherting/Trostberg</b> OU Trostberg (1) OU Tacherting (1)	VB	N 2/3	45,2	83,9	3	1,9
359	<b>B 300, Memmingen - Krumbach</b> OU Boos / Niederrieden (0) OU Winterrieden (0) OU Kettershhausen (0) OU Ebershausen (0) OU Krumbach (0)	WB	N 2	61,9	91,6	1	0,0
360	<b>B 300, OU Heimertingen</b> OU Heimertingen (0)	WB*	N 2	12,0	17,8	1	0,0
361	<b>B 300, OU Babenhausen</b> OU Babenhausen (0)	WB*	N 2	13,5	20,0	1	0,0
362	<b>B 300, OU Ried/Breitenbronn</b> OU Ried/Breitenbronn (0)	WB	N 2	10,7	15,8	1	0,0
363	<b>B 300, OU Ustersbach</b> OU Ustersbach (0)	WB	N 2	7,8	11,5	1	0,0
364	<b>B 300, OU Gessertshausen</b> OU Gessertshausen (1)	WB*	N 3	35,5	52,5	1	0,0
365	<b>B 300, OU Diedorf/Vogelsang</b> OU Diedorf/Vogelsang (1)	VB	N 3+ E 4	62,1	91,9	1	4,0
366	<b>B 300, OU Friedberg</b> OU Friedberg (1)	WB*	N 3	17,4	25,7	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
367	<b>B 300, Aichach-Kühbach</b> Aichach - Kühbach (0)	WB*	E 4	42,2	62,4	1	0,0
368	<b>B 300, OU Weichenried</b> OU Weichenried (3)	VB	N 2	6,3	7,7	2	3,0
369	<b>B 300, AS Dasing (A 8) - Aichach</b> AS Dasing (A 8) - Aichach (4)	FD	E 4		28,7	2	28,4
370	<b>B 301, AS Freising-Ost (A 92) - B 11</b> AS Freising-Ost (A 92) - B 11 (1)	VB	E 4	29,2	43,2	1	0,0
371	<b>B 301, Verlegung bei Hallbergmoos</b> Verlegung bei Hallbergmoos (0)	WB*	N 2+ E 4	27,5	40,7	1	0,0
372	<b>B 301, Flughafen München - A 92</b> Flughafen München - A 92 (0)	VB	E 4	13,2	19,5	1	0,0
373	<b>B 301, OU Reichertshausen</b> OU Reichertshausen (0)	WB	N 2	6,2	9,2	1	0,0
374	<b>B 301, OU Rudelzhausen/Puttenhausen</b> OU Rudelzhausen / Puttenhausen (0)	VB	N 2	20,3	30,0	1	0,0
375	<b>B 301, OU Mainburg</b> OU Mainburg (0)	VB	N 2	21,7	32,1	1	0,0
376	<b>B 301, N-OU Freising</b> OU Freising (4)	FD	N 2		41,9	2	40,7
377	<b>B 303, AS Wasserlosen (A 7) - Schweinfurt</b> AS Wasserlosen (A 7) - Schweinfurt (0)	WB*	N 2	19,2	28,4	1	0,0
378	<b>B 303, OU Zaubach</b> OU Zaubach (0)	WB	N 2	9,2	13,6	1	0,0
379	<b>B 303, OU Stadtsteinach</b> OU Stadtsteinach (4)	VB	N 2	13,8	21,7	2	21,1
380	<b>B 303, OU Schirnding</b> OU Schirnding, 2. FB, 1. BA (4) OU Schirnding, 2. FB, 2. BA (0)	WB*	E 4	29,1	48,5	3	22,4
381	<b>B 303, Sonnefeld - Johannisthal (3. BA)</b> Verl. Sonnefeld - Johannisthal, 3. BA (2)	FD	N 2		24,7	3	0,0
382	<b>B 304, OU Altenmarkt (mit Aubertgtunnel)</b> OU Altenmarkt (m. Aubertgtunnel) (4) OU Altenmarkt, BA 2 (2)	VB	N 2/3	52,6	97,5	3	31,4
383	<b>B 304, OU Nunhausen/Matzing</b> OU Nunhausen/Matzing (1)	VB	N 2/3	21,7	32,1	1	0,0
384	<b>B 304, OU Eglharting/Kirchseeon</b> OU Eglharting/Kirchseeon (0)	WB	N 2	48,0	71,0	1	0,0
385	<b>B 304, OU Steinhöring</b> OU Steinhöring (0)	WB*	N 2	22,3	33,0	1	0,0
386	<b>B 304, OU Tulling</b> OU Tulling (0)	WB	N 2	9,7	14,4	1	0,0
387	<b>B 304, OU Forsting</b> OU Forsting (0)	WB	N 2	11,2	16,6	1	0,0
388	<b>B 304, OU Obing</b> OU Obing (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	VB	N 2	12,9	16,2	2	16,4
389	<b>B 304, Entlastungstunnel Karlsfeld</b> Entlastungstunnel Karlsfeld (0)	WB*	N 2	81,9	121,2	1	0,0
390	<b>B 310, OU Füssen (2. BA)</b> OU Füssen (2. BA) (0)	WB	N 2	45,3	67,0	1	0,0
391	<b>B 318, AS Holzkirchen (A 8) - B 13 (OU Holzkirchen)</b> AS Holzkirchen (A 8) - B 13 (OU Holzkirchen) (1)	VB	E 4	13,8	20,4	1	0,0
392	<b>B 318, W-OU Gmund</b> W-OU Gmund (0)	VB	N 2	47,9	70,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
393	<b>B 388, Ismaning (B 471) - Fischerhäuser (B 301)</b> Ismaning (B 471) - Fischerhäuser (B 301) (0)	VB	E 4	22,2	32,9	1	0,0
394	<b>B 388, Ismaning - Taufkirchen</b> OU Moosinning (1) OU Erding (Anbindung FH) (1) OU Grünbach (0) OU Taufkirchen/Vils (3)	VB	N 2/3	86,0	135,8	3	9,8
395	<b>B 388, OU Wolferding/Trauterfing und OU Johannesk.</b> OU Wolferding/Trauterfing und OU Johannesk. (0)	WB	N 2	10,9	16,1	1	0,0
396	<b>B 388, OU Brombach</b> OU Brombach (0)	WB*	N 2	23,7	35,1	1	0,0
397	<b>B 388, N-OU Passau</b> N-OU Passau (0)	VB	N 2/3	61,9	91,6	1	0,0
398	<b>B 426, OU Mömlingen</b> OU Mömlingen (1)	VB	N 2	4,7	22,0	2	0,0
399	<b>B 466, OU Obererlbach</b> OU Obererlbach (0)	WB	N 2	6,7	9,9	1	0,0
400	<b>B 466, OU Gnotzheim</b> OU Gnotzheim (0)	WB	N 2	4,9	7,3	1	0,0
401	<b>B 466, OU Ostheim</b> OU Ostheim (1)	WB*	N 2	5,4	8,0	1	0,0
402	<b>B 466, OU Westheim</b> OU Westheim (1)	WB*	N 2	4,5	9,3	3	0,0
403	<b>B 466, OU Oettingen</b> OU Oettingen (0)	WB	N 2	21,0	31,1	1	0,0
404	<b>B 466, S-OU Nördlingen</b> S-OU Nördlingen (0)	VB	N 2	6,2	9,2	1	0,0
405	<b>B 469, A 3 - A 45</b> A 3 - A 45 (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 405 und BPI-Nr. 642 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB	E 4	11,7	19,0	2	0,0
406	<b>B 469, A 3 - Kreisstraße AB 16</b> A 3 - Kreisstraße AB 16 (1)	VB	E 6	15,9	34,0	2	0,0
407	<b>B 470, Rothenburg (A 7) - Höchststadt/B 505 Bamberg</b> OU Oberndorf / Ipsheim und OU Dottenheim (0) OU Steinach bei Rothenburg (0) OU Birkenfeld (0) OU Uehlfeld / Demantsfürth (0) OU Mailach (0)	WB	N 2	46,1	69,2	3	0,0
408	<b>B 470, OU Lenkersheim</b> OU Lenkersheim (2)	VB	N 2	3,9	16,3	3	0,0
409	<b>B 470, S-OU Gremsdorf</b> S-OU Gremsdorf (1)	VB	N 2	11,2	20,7	3	0,0
410	<b>B 470, A 3 - Forchheim</b> OU Oesdorf (0) OU Wimmelbach (0)	VB	N 2	9,8	14,5	1	0,0
411	<b>B 470, O-OU Forchheim</b> O-OU Forchheim (1)	VB	N 2/4	38,4	56,8	1	0,0
412	<b>B 471, Buchenau - Fürstenfeldbruck-Ost</b> Buchenau - Fürstenfeldbruck-Ost (0)	WB	E 4	28,1	41,6	1	0,0
413	<b>B 471, Fürstenfeldbruck-Ost - Esting</b> Fürstenfeldbruck-Ost - Esting (1)	VB	E 4	11,5	17,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
414	<b>B 471, Esting - Geiselbullach</b> Esting - Geiselbullach (1)	VB	E 4	17,4	25,7	1	0,0
415	<b>B 471, Dachau - A 92</b> Dachau - A 92 (1)	VB	E 4	9,9	14,7	1	0,0
416	<b>B 471, B 13 - Garching-Hochbrück</b> B 13 - Garching-Hochbrück (0)	VB	E 4	19,6	29,0	1	0,0
417	<b>B 471, B 11 - Ismaning</b> B 11 - Ismaning (1)	VB	E 4	31,5	46,6	1	0,0
418	<b>B 471, ö Ismaning</b> ö Ismaning (0)	VB	E 4	33,3	49,3	1	0,0
419	<b>B 472, OU Huglfing</b> OU Huglfing (0)	WB	N 2	14,1	20,9	1	0,0
420	<b>B 472, OU Waakirchen</b> OU Waakirchen (1)	VB	N 2	6,6	9,8	1	0,0
421	<b>B 472, N-OU Bad Tölz</b> N-OU Bad Tölz (3)	VB	N 2	23,5	47,7	2	5,7
422	<b>B 472, OU Bad Heilbrunn</b> OU Bad Heilbrunn (0)	WB	N 2	15,0	22,2	1	0,0
423	<b>B 472, OU Hohenpeißenberg</b> OU Hohenpeißenberg (4)	FD	N 2		48,0	2	47,8
424	<b>B 533, OU Auerbach</b> OU Auerbach (3)	VB	N 2	25,5	36,6	2	1,5
425	<b>B 533, Grafenau - Hohenau</b> Grafenau - Hohenau (0)	WB	N 2	27,2	40,3	1	0,0
426	<b>B 588, OU Reischach</b> OU Reischach (1)	WB*	N 2	25,5	37,7	1	0,0
<b>Berlin</b>							
427	<b>A 100, AD Neukölln - Storkower Str.</b> AD Neukölln (o) - Am Treptower Park (B 96a) (16. BA) (3) Am Treptower Park (B 96a) - Storkower Straße (17. BA) (1) Vorleistung am S-Bahnhof Ostkreuz (4)	FD	N 4/6		1.525,6	2	612,7
428	<b>A 115, AK Zehlendorf - AS Hüttenweg</b> AK Zehlendorf (LGr. BB/BE) - AS Hüttenweg (0)	WB*	E 6	126,5	187,2	1	0,0
429	<b>B 2n, OU Malchow</b> OU Malchow (0)	VB	N 2/4	20,6	30,5	1	0,0
<b>Brandenburg</b>							
430	<b>A 10, AD Werder - AD Havelland</b> AD Werder - AD Havelland (0)	WB*	E 6	568,0	840,5	1	0,0
431	<b>A 10, AD Havelland - AD Pankow</b> w und ö AS Mühlenbeck (4) w und ö AS Birkenwerder (4) AS Oberkrämer - w AD Oranienburg (4) AD Havelland - AS Oberkrämer (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 10/A 24, AS Neuruppin - AD Pankow", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe</i>	FD	E 6		53,9	2	37,7

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>von rd. 1.425 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>						
432	<b>A 10, AD Nuthetal - AD Potsdam</b> AD Potsdam - AD Nuthetal (4)	FD	E 8		162,0	2	149,8
433	<b>A 10, LGr. BB/BE - AD Barnim</b> LGr. BB/BE - AD Barnim (4)	FD	E 6		30,8	2	28,7
434	<b>A 12, AD Spreeau - AS Frankfurt (Oder)-M</b> AD Spreeau - AS Frankfurt (Oder)-M (1)	WB*	E 6	218,2	290,0	2	0,0
435	<b>A 13, AK Schönefelder Kreuz - AD Spreewald</b> AK Schönefelder Kreuz - AD Spreewald (0)	WB	E 6	179,2	265,2	1	0,0
436	<b>A 14, LGr. ST/BB - AS Karstädt</b> LGr. ST/BB - AS Wittenberge (m) (3) AS Wittenberge (o) - AS Karstädt (o) (2)	VB	N 4	174,8	317,4	3	16,9
437	<b>A 14, AS Groß-Warnow - AS Karstädt (B 5)</b> AS Groß-Warnow - AS Karstädt (B 5) (4)	FD	N 4		113,9	2	112,0
438	<b>A 14, LGr. MV/BB - AS Groß-Warnow</b> <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 651 aufgeführt.</i>	FD	N 4	0,0	0,0	0	0,0
439	<b>A 24, AS Kremmen - AD Wittstock/Dosse</b> AS Kremmen - AS Neuruppin (0) AS Neuruppin - AD Wittstock/Dosse (0)	WB*	E 6	396,8	587,2	1	0,0
440	<b>B 1, OU Tasdorf</b> OU Tasdorf (0)	VB	N 2	9,7	14,4	1	0,0
441	<b>B 1, OU Herzfelde</b> OU Herzfelde (4)	FD	N 2		19,9	2	19,9
442	<b>B 5, OU Bückwitz (B 5)</b> OU Bückwitz (0)	WB	N 2	5,3	7,8	1	0,0
443	<b>B 87/B 101, OU Herzberg</b> OU Herzberg (1)	WB*	N 2	33,5	49,6	1	0,0
444	<b>B 87, OU Schlieben</b> OU Schlieben (0)	WB	N 2	8,4	12,4	1	0,0
445	<b>B 87, OU Hohenbucko</b> OU Hohenbucko (0)	WB	N 2	5,6	8,3	1	0,0
446	<b>B 87, OU Wüstermarke und OU Langengrassau</b> OU Wüstermarke und OU Langengrassau (0)	WB	N 2	11,3	16,7	1	0,0
447	<b>B 87, OU Duben</b> OU Duben (1)	VB	N 2	10,7	15,8	1	0,0
448	<b>B 87, OU Lübben</b> OU Lübben (1)	WB*	N 2	52,2	97,5	3	0,6
449	<b>B 87, OU Biebersdorf</b> OU Biebersdorf (0)	WB	N 2	4,7	7,0	1	0,0
450	<b>B 87, OU Trebatsch und OU Sabrodt</b> OU Trebatsch und OU Sabrodt (0)	WB	N 2	13,5	20,0	1	0,0
451	<b>B 87, OU Markendorf</b> OU Markendorf (1)	VB	N 3	9,6	14,2	1	0,0
452	<b>B 87n, OU Löhsten</b> OU Löhsten (1)	WB*	N 2	4,2	6,2	1	0,0
453	<b>B 96, Kreuz Oranienburg (A 10) - LGr. BB/MV</b> OU Fürstenberg (1) OU Teschendorf und OU Löwenberg (2) OU Gransee und OU Altüdersdorf (0)	VB	N 2/4	152,7	238,9	3	3,6
454	<b>B 96, OU Groß Machnow</b> OU Groß Machnow (0)	VB	N 2	9,7	14,4	1	0,0
455	<b>B 97, OU Groß Oßnig</b> OU Groß Oßnig (1)	VB	N 2	7,9	11,7	1	0,0
456	<b>B 97, OU Cottbus (3. BA)</b>	WB*	N 2	18,3	27,1	1	0,0



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Cottbus (3. BA) (1)						
457	<b>B 97/B 168, OU Cottbus (A 15 – B 168)</b> OU Cottbus (A 15 - B 168) (3) <i>Bemerkung: Maßnahme nach InvKG.</i>	FD	N 3		68,3	2	13,4
458	<b>B 101, OU Elsterwerda</b> OU Elsterwerda (1)	VB	N 2	17,1	24,0	3	0,0
459	<b>B 101, OU Welsickendorf</b> OU Welsickendorf (0)	WB	N 2	3,4	5,0	1	0,0
460	<b>B 101, OU Kloster Zinna</b> OU Kloster Zinna (0)	WB	N 2	9,0	13,3	1	0,0
461	<b>B 101, Trebbin - s Kerzendorf (OU Thyrow)</b> n OU Trebbin - s Kerzendorf (OU Thyrow) (4)	FD	N 4		40,8	2	36,6
462	<b>B 102, OU Premnitz</b> OU Premnitz (2)	VB	N 2	33,9	52,2	3	0,0
463	<b>B 102, OU Schmerzke</b> OU Schmerzke (3)	FD	N 2		12,5	2	7,2
464	<b>B 112, OU Forst</b> OU Forst (0)	VB	N 2	14,6	21,6	1	0,0
465	<b>B 112, OU Neuzelle und OU Eisenhüttenstadt</b> OU Neuzelle und OU Eisenhüttenstadt (1)	VB	N 3	61,0	163,2	3	0,0
466	<b>B 112, Güldendorf - A 12</b> Güldendorf - A 12 (0)	VB	E 4	6,9	10,2	1	0,0
467	<b>B 112, OU Frankfurt (Oder) (3. BA)</b> OU Frankfurt (Oder) (3. BA) (2)	VB	N 3	23,2	34,3	1	0,4
468	<b>B 112, OU Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau</b> OU Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 3		40,4	2	40,5
469	<b>B 158, OU Ahrensfelde</b> OU Ahrensfelde (2)	VB	N 4+ E 4	44,7	54,7	3	0,0
470	<b>B 158, OU Blumberg</b> OU Blumberg (0)	VB	N 2	7,9	11,7	1	0,0
471	<b>B 158, OU Seefeld</b> OU Seefeld (0)	VB	N 2	7,2	10,7	1	0,0
472	<b>B 167, OU Libbenichen und OU Dolgelin</b> OU Libbenichen und OU Dolgelin (0)	WB	N 3	14,5	21,5	1	0,0
473	<b>B 167, OU Gusow und OU Platkow</b> OU Gusow und OU Platkow (0)	VB	N 2	16,8	24,9	1	0,0
474	<b>B 167, OU Neuhardenberg</b> OU Neuhardenberg (0)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
475	<b>B 167, OU Vevais</b> OU Vevais (0)	VB	N 2	5,1	7,5	1	0,0
476	<b>B 167, OU Hohenfinow und OU Falkenberg</b> OU Hohenfinow und OU Falkenberg (0)	WB	N 2	25,4	37,6	1	0,0
477	<b>B 167, OU Finowfurt und OU Eberswalde</b> OU Finowfurt und OU Eberswalde (A 11 - L 200) (2)	VB	N 2	82,3	103,8	2	2,9
478	<b>B 167/B 158, OU Bad Freienwalde (West)</b> OU Bad Freienwalde (West) (1)	VB	N 2	21,9	94,1	3	0,0
479	<b>B 167, OU Metzelthin</b> OU Metzelthin (0)	WB	N 2	4,8	7,1	1	0,0
480	<b>B 167, OU Ganzer</b> OU Ganzer (0)	WB	N 2	4,4	6,5	1	0,0
481	<b>B 167, OU Wildberg und OU Kerzlin</b> OU Wildberg und OU Kerzlin (0)	WB	N 2	20,6	30,5	1	0,0
482	<b>B 167, OU Dabergotz</b> OU Dabergotz (0)	WB	N 2	7,3	10,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
483	<b>B 167, AS Neuruppin (A 24) - Neulöwenberg (B 96)</b> OU Neuruppin und OU Alt Ruppin (0) OU Wulkow (0) OU Herzberg (0) OU Grieben (0) OU Löwenberg und OU Neulöwenberg (1)	VB	N 2	67,4	99,7	1	0,0
484	<b>B 167, OU Liebenwalde</b> OU Liebenwalde (0)	VB	N 2	31,6	46,8	1	0,0
485	<b>B 168, Beeskow - AS Fürstenwalde-O (A 12)</b> OU Groß Rietz (0) OU Pfaffendorf (0)	WB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
486	<b>B 169, OU Plessa</b> OU Plessa (1)	VB	N 2	16,2	30,2	3	0,0
487	<b>B 169, OU Schwarzheide-Ost</b> OU Schwarzheide-Ost (1)	VB	N 2/3	9,3	13,8	1	0,0
488	<b>B 169, B 96 - AS Cottbus-W (A 15)</b> OU Allmosen (1) OU Lindchen (1) OU Neupetershain Nord (1) OU Klein Oßnig und OU Annahof/Klein Gaglow (1)	VB	N 3	35,8	53,0	1	0,0
489	<b>B 169, OU Elsterwerda</b> OU Elsterwerda (1)	VB	N 2	19,7	32,3	3	0,0
490	<b>B 183, OU Bad Liebenwerda</b> OU Bad Liebenwerda (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		37,3	2	37,5
491	<b>B 189, OU Heiligengrabe</b> OU Heiligengrabe (1)	VB	N 2	11,8	17,5	1	0,0
492	<b>B 189n, Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19)</b> Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19) (1) <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 664 aufgeführt.</i>	VB	N 2				
493	<b>B 246, OU Schneeberg-Beeskow</b> OU Schneeberg-Beeskow (0)	WB	N 2	9,8	14,5	1	0,0
494	<b>B 246, Eisenhüttenstadt (B 112) - BGr. D/PI</b> Eisenhüttenstadt (B 112) - BGr. D/PL (0)	WB*	N 2	20,9	30,9	1	0,0
<b>Bremen</b>							
495	<b>A 1, AK Bremen - LGr. HB/NI</b> AK Bremen - LGr. HB/NI (0)	WB*	E 8	112,9	167,1	1	0,0
496	<b>A 27, AK Bremen - AS HB-Überseestadt</b> AK Bremen - AS HB-Überseestadt (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 496 und BPI-Nr. 697 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 6	124,1	183,6	1	0,0
497	<b>A 281, Weserquerung</b> Weserquerung (4. BA) (3)	VB	N 4	260,4	563,6	2	72,4
498	<b>A 281, Kattenturm - AS Bremen/Airport-Stadt</b> AS HB-Kattenturm - AS HB-Airport-Stadt (2.2 BA) (3)	FD	N 4		164,3	2	75,8
499	<b>B 6n, A 281 - Bremen/Brinkum</b> A 281 - AS Bremen/Brinkum (Variante) (1)	VB	N 4	147,9	218,9	1	0,0
500	<b>B 212n, LGr. NI/HB - A 281</b> LGr. NI/HB - A 281 (1)	WB*	N 2	10,3	15,2	1	0,2
<b>Hamburg</b>							
501	<b>A 1, AD Hamburg-SO - AS Hamburg-Stillhorn</b> AD Hamburg-SO (o) - AD Süderelbe (o) (1) AD Süderelbe (2)	VB	E 8	295,4	952,3	3	19,7

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
502	<b>A 1, AS Hamburg-Stillhorn - LGr. HH/NI</b> AD Süderelbe (o) - AS Hamburg-Harburg (m) (2) AS Hamburg-Harburg (o) - LGr. HH/NI (0)	WB*	E 8	197,4	410,7	3	4,4
503	<b>A 7, Hochstraße Elbmarsch</b> Hochstraße Elbmarsch (3)	VB-E	E 8	368,5	379,9	2	238,8
504	<b>A 7, AD Hamburg/NW (A 23) - LGr. SH/HH</b> AD HH-NW (A 23) - LGr. HH/SH, Schnelsen (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 7, AD Hamburg-NW - AD Bordesholm", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.536 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP für den Teilabschnitt "s AD HH-Nordwest - LGr. SH/HH" ausgewiesen.</i>	FD	E 6/8		26,6	2	21,9
505	<b>A 7, AS Hamburg-Othmarschen - AD Hamburg/NW (A 23)</b> AS HH/Othmarschen - AS HH/Volkspark, Altona (3) AS HH/Volkspark - AD HH-NW (A 23), Stellingen (4)	FD-E	E 8		998,3	2	551,2
506	<b>A 23, AS Tornesch - AS Eidelstedt</b> <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 1267 aufgeführt.</i>	VB-E	E 6	0,0	0,0	0	0,0
507	<b>A 26, AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn</b> BA 6a, AK HH-Hafen - AS HH-Moorburg (2) BA 6b, AS Moorburg - AS HH-Hohe Schaar (2) BA 6c, AS HH-Hohe Schaar - AD HH-Süderelbe (2)	VB	N 4	895,9	2.279,5	3	127,3
508	<b>A 26/A 7, AK Hamburg-Süderelbe (Moorburg) - Rüpke (LGr. NI/HH) einschließlich A 7 südlich Hochstraße Elbmarsch - AS Hamburg-Heimfeld</b> AK HH-Hafen - LGr. NI/HH - AS Neu-Wulmsdorf (L 235) (3)	FD	N 4+ E 8		687,3	2	334,3
<b>Hessen</b>							
509	<b>A 3, AS Limburg-Süd - Wiesbadener Kreuz</b> Wiesbadener Kreuz - AS Limburg-Süd (0)	WB	E 8	317,3	469,6	1	0,0
510	<b>A 3, Wiesbadener Kreuz</b> Wiesbadener Kreuz (1)	VB-E	KN	54,9	116,5	3	0,0
511	<b>A 3, Wiesbadener Kreuz - AD Mönchhof</b> AD Mönchhof - Wiesbadener Kreuz (0)	VB-E	E 8	117,2	173,4	1	0,0
512	<b>A 3, AS Frankfurt-Flughafen - AD Mönchhof</b> AS Frankfurt-Flughafen - AD Mönchhof (1)	VB-E	E 8	160,2	260,0	3	0,1
513	<b>A 3, AK Frankfurter Kreuz - AS Frankfurt-Flughafen</b> AK Frankfurter Kreuz - AS Frankfurt-Flughafen (0)	WB*	E 8	47,0	69,6	1	0,0
514	<b>A 3, AK Offenbach - AK Frankfurter Kreuz</b> AK Offenbach - Frankfurter Kreuz (0)	WB*	E 10	164,5	243,4	1	0,0
515	<b>A 3, AK Offenbacher Kreuz</b> AK Offenbach (1)	VB-E	KN	147,1	299,1	3	0,1
516	<b>A 3, AS Hanau - AK Offenbach</b> AS Hanau - AK Offenbach (0)	VB-E	E 8	195,2	506,5	1	0,0
517	<b>A 4, AD Kirchheim - AD A 4/A 44</b> AD Kirchheim - AD Wommen (A 4/A 44) (0)	WB	N 6+ E 6	518,8	767,7	1	0,0
518	<b>A 5/A 648, WK Frankfurt</b> Westkreuz Frankfurt (1)	VB-E	KN	152,4	261,5	3	0,0
519	<b>A 5, AK Westkreuz Frankfurt - AK Frankfurter Kreuz</b> Frankfurter Kreuz - Westkreuz Frankfurt (1)	VB-E	E 10	197,3	292,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
520	<b>A 5/A 67, AK Darmstadt</b> AK Darmstadt (1)	VB-E	KN	57,7	364,2	2	0,0
521	<b>A 5, AS Seeheim-Jugenheim - AK Darmstadt</b> AS Seeheim-Jugenheim - AK Darmstadt (0)	VB-E	E 6	137,0	202,7	1	0,0
522	<b>A 5, LGr. HE/BW - AS Seeheim-Jugenheim</b> LGr. HE/BW - AS Seeheim-Jugenheim (0)	WB*	E 6	287,9	426,0	1	0,0
523	<b>A 5, AD Reiskirchen - AD A 5/A 49</b> AD Reiskirchen - Ohmtal-Dreieck (A 5/A 49) (0)	VB-E	E 6	316,9	469,0	1	0,0
524	<b>A 5, AK Gambach - AD Reiskirchen</b> AK Gambach - AD Reiskirchen (0)	WB	E 6	248,0	367,0	1	0,0
525	<b>A 5, AS Friedberg - AK Gambach</b> AS Friedberg - AK Gambach (0)	WB*	E 8	380,5	563,1	1	0,0
526	<b>A 5, AK Bad Homburg - AS Friedberg</b>	VB-E	E 8	384,2	391,2	2	0,0
527	<b>A 5/A 661, AK Bad Homburg</b>	VB-E	KN				
528	<b>A 5, AK Nordwestkreuz Frankfurt - AK Bad Homburg</b> AK Bad Homburg - AS Friedberg (1) AK Bad Homburg (1) AK Nordwestkreuz Frankfurt - AK Bad Homburg (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 526, 527 und 528 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 8				
529	<b>A 5/A 66, NWK Frankfurt</b> Nordwestkreuz Frankfurt (1)	VB-E	KN	117,2	201,1	3	0,0
530	<b>A 5, AK Westkreuz Frankfurt - AK Nordwestkreuz Frankfurt</b> Westkreuz Frankfurt - AK Nordwestkreuz Frankfurt (1)	VB-E	E 10	33,4	57,1	3	0,0
531	<b>A 7, AD Kirchheimer Dreieck - AD Hattenbacher Dreieck</b> AD Hattenbacher Dreieck - AD Kirchheimer Dreieck (0)	WB	E 8	78,7	116,5	1	0,0
532	<b>A 7, AS Kassel-N - AD Kassel-S</b> AD Kassel-S - AK Kassel-M (0) AK Kassel-M - Lossetal Dreieck (0) Lossetal Dreieck - AS Kassel-N (0)	WB	E 8/10	133,3	195,8	1	0,0
533	<b>A 44, AS Marsberg - AS Diemelstadt</b> AS Marsberg - AS Diemelstadt (0)	WB	E 6	46,8	69,3	1	0,0
534	<b>A 44, AS Diemelstadt - AS Warburg</b> AS Diemelstadt - AS Warburg (0)	WB	E 6	41,6	61,6	1	0,0
535	<b>A 44, AS Warburg - AS Breuna</b> AS Warburg - AS Breuna (0)	WB	E 6	75,7	112,0	1	0,0
536	<b>A 44, AS Breuna - w AS Zierenberg</b> AS Breuna - w AS Zierenberg (1)	WB*	E 6	85,0	125,8	1	0,0
537	<b>A 44, w AS Zierenberg - AS Kassel-Wilhelmshöhe</b> w AS Zierenberg - AS Kassel-Wilhelmshöhe (1)	WB*	E 6	81,6	120,8	1	0,0
538	<b>A 44, AS Kassel-Wilhelmshöhe - AK Süd-kreuz Kassel</b> AS Kassel-Wilhelmshöhe - AK Kassel-West (1)	WB*	E 6	59,7	88,3	1	0,0
539	<b>A 44, AK Kassel-West - AD Kassel-Süd</b> AK Kassel-West - AD Kassel-Süd (1)	VB	E 6	216,9	362,2	3	0,9
540	<b>A 44/A 7, AD Kassel-S (A 7) - AD Wommen (A 4)</b> AD Kassel-Süd – AD Lossetal (A 7/A 44) (VKE 1) (3) AD Lossetal – AS Helsa/Ost (VKE 11) (2) AS Helsa-O - AS Hess. Lichtenau-W (VKE 12) (4) AS Hess. Lichtenau-W (m) - AS Hess. Lichtenau-M (o) (VKE 20) (4)	FD	N 4+ E 8		2.491,7	3	1672,5

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AS Hess. Lichtenau-O (o) - östl. Waldkappel/Hasselbach (VKE 32) (4) östl. Waldkappel/Hasselbach - AS Waldkappel (o) (VKE 33) (4) AS Waldkappel (C 211) (4) AS Waldkappel (o) - AS Ringgau (m) (C 212) (3) AS Ringgau (o) - AS Sontra-W (m) (C 221) (3) AS Sontra-W - Talbrücke Riedmühle (o) (C 231) (3) Talbrücke Riedmühle (m) - AD Wommen (A4) (m) (C 241) (3)						
541	<b>A 45, AS Haiger/Burbach - AK Gambach</b> Gambacher Kreuz - n TB Langgöns (2) n TB Langgöns - n Gießener Südkreuz (1) n Gießener Südkreuz - s AS Wetzlar/Süd (0) s AS Wetzlar/Süd - n AK Wetzlar (2, 1) n AK Wetzlar - AS Ehringshausen (n TB Lemptal) (3, 2) AS Ehringshausen (n TB Lemptal) - TB Onsbach (m) (3) TB Onsbach (o) - s AS Herborn/West (3, 1) AS Herborn/West - s TB Lützelbachs (1) s TB Lützelbach - s AS Dillenburg (3) s AS Dillenburg - AS Haiger/Burbach (3, 1) <i>Bemerkung: In einzelnen Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.</i>	VB-E	E 6	1091,0	1.643,2	3	96,3
542	<b>A 45, AK Hanauer Kreuz - Seligenstädter Dreieck (incl. BY)</b> Seligenstädter Dreieck (incl. BY) - AK Hanauer Kreuz (0)	WB	E 6	383,8	568,0	1	0,0
543	<b>A 45, AS Haiger/Burbach - AS Wilnsdorf</b> <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 910 aufgeführt.</i>	VB-E	E 6	0,0	0,0	0	0,0
544	<b>A 49, AS Kassel-Waldau - AS Baunatal-S</b> AS Kassel-Baunatal-S - AK Kassel-W (1) AK Kassel-W - AS Kassel-Waldau (1)	WB*	E 6	163,6	242,1	1	0,0
545	<b>A 49, AS Neuental - AS Schwalmstadt</b> AS Schwalmstadt (L 3155) - AS Neuental (L3074) (m) (VKE 20) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 4		251,8	2	252,8
546	<b>A 49, AS Schwalmstadt - AD A 5/A 49</b> Ohmtal Dreieck (AD A 5/A 49) (m) - AS Stadtallendorf-Nord (B 454) (VKE 40) (3) AS Stadtallendorf-Nord (B 454) - AS Schwalmstadt (L 3155) (VKE 30) (3) <i>Bemerkung: Der Neubau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 49, AD Ohmtal (A 5) - AS Fritzlar", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.428 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	N 4		154,3	2	60,6
547	<b>A 60, AD Mainspitz - AD Rüsselsheim</b> AD Mainspitz - AD Rüsselsheim (0)	VB-E	E 6	147,5	218,3	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
548	<b>A 66, AK Schiersteiner Kreuz - AK Wiesbadener Kreuz</b> Schiersteiner Kreuz - Wiesbadener Kreuz (0)	VB-E	E 6/8	126,4	121,6	1	0,0
549	<b>A 66, Wiesbadener Kreuz - Nordwestkreuz Frankfurt</b> Wiesbadener Kreuz - Nordwestkreuz Frankfurt (0)	WB*	E 8	153,1	226,6	1	0,0
550	<b>A 66, Nordwestkreuz Frankfurt - AS Frankfurt-Miquellallee</b> Nordwestkreuz Frankfurt - AS Frankfurt-Miquellallee (0)	WB	E 8	105,8	156,6	1	0,0
551	<b>A 66, AS Neuhof-S - AS Fulda-S</b> AS Neuhof-S - AS Neuhof-N (4) AS Neuhof-N - AS Fulda-S (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 4		157,4	2	156,3
552	<b>A 66, Frankfurt/Erlenbruch - AS Frankfurt/Bergen-Enkheim</b> F/Erlenbruch (m) - AS F/Bergen-Enkheim Riederwaldtunnel (3)	FD	N 6		743,3	2	171,4
553	<b>A 67, AD Mönchhof - AS Lorsch</b> n AS Lorsch - AK Darmstadt (1) AK Darmstadt - AD Rüsselsheim (1) AD Rüsselsheim - AD Mönchhof (1)	VB-E	E 6	579,1	447,7	3	0,0
554	<b>A 643, AK Schiersteiner Kreuz - Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz</b> Rheinbrücke Schierstein - AK Wiesbaden/Schierstein (3) <i>Bemerkung: Für den Ersatzneubau Rheinbrücke Schierstein ist der Anteil HE ausgewiesen.</i>	FD	N 6+ E 6		252,0	2	207,6
555	<b>A 648, AS Katharinenkreisel - AD Eschborner Dreieck</b> Eschborner Dreieck - Westkreuz Frankfurt (0) Westkreuz Frankfurt - AS Katharinenkreisel (0)	WB	E 6	55,3	81,8	1	0,0
556	<b>A 659, AK Viernheimer Kreuz - AS Viernheim Ost</b> Viernheimer Kreuz - AS Viernheim Ost (0)	WB	E 6	53,5	79,2	1	0,0
557	<b>A 661, AK Bad Homburger Kreuz - AS Bad Homburg</b> AK Bad Homburg - AS Bad Homburg (0)	VB-E	E 6	18,5	27,4	1	0,0
558	<b>A 661, AK Bad Homburger Kreuz - AS Offenbach-Kaiserlei</b> AS Offenbach-Kaiserlei - AS Frankfurt-Ost (0) AS Frankfurt-Ost - AS Frankfurt-Friedberger Landstraße (0) AS Frankfurt-Friedberger Landstraße - AK Bad Homburg (0)	WB*	E 6	473,5	700,7	1	0,0
559	<b>A 661, AS Offenbach-Kaiserlei - AK Offenbacher Kreuz</b> Offenbacher Kreuz - AS Offenbach-Kaiserlei (0)	WB*	E 8	139,9	207,0	1	0,0
560	<b>B 3, Karben/Kloppenheim - Massenheim</b> Karben/Kloppenheim - Massenheim (1)	WB*	E 4	32,1	47,5	1	0,0
561	<b>B 3, OU Karben/Kloppenheim</b> OU Karben/Kloppenheim (0)	VB	N 2	7,6	11,2	1	0,0
562	<b>B 3, OU Karben/Okarben</b> OU Karben/Okarben (0)	VB	N 2	13,6	20,1	1	0,0
563	<b>B 3, OU Butzbach (A 5 - Windhof)</b> OU Butzbach (A 5 - Windhof) (0)	VB	N 2	23,2	34,3	1	0,0
564	<b>B 3, OU Heppenheim</b> OU Heppenheim (0)	WB	N 2	12,5	18,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
565	<b>B 3/B 45, OU Wöllstadt - Nieder- und Oberwöllstadt</b> OU Wöllstadt/Nieder- u. Ober-Wöllstadt (4)	FD	N 2		52,3	2	50,6
566	<b>B 7, OU Calden</b> OU Calden (3)	FD	N 2		50,3	2	33,6
567	<b>B 8, OU Elz</b> OU Elz (0)	WB	N 2	5,9	8,7	1	0,0
568	<b>B 8, Limburg/Lindenholzhausen - Bad Camberg</b> Limburg - Lindenholzhausen (1) Brechen - Niederbrechen (1) Bad Camberg - Erbach (3)	VB	N 2	74,2	141,4	3	5,2
569	<b>B 8, OU Glashütten</b> OU Glashütten (0)	VB	N 2	24,3	36,0	1	0,0
570	<b>B 8, OU Waldems/Esch</b> OU Waldems/Esch (1)	VB	N 2	7,8	11,5	1	0,0
571	<b>B 26, OU Babenhausen</b> OU Babenhausen (0)	WB*	N 2	17,1	25,3	1	0,0
572	<b>B 27/B 452, Eschwege (A 44) - Reichensachsen-Eltmannsh. (B 27)</b> Eschwege (A 44) - OU Reichensachsen (2) OU Eltmannshausen und OU Niddawitzhausen (0) OU Reichensachsen (2)	VB	N 2+ E 4	52,3	102,6	3	0,0
573	<b>B 27, OU Ludwigsau/ Friedlos</b> OU Ludwigsau / Friedlos (0)	VB	N 3	31,8	47,1	1	0,0
574	<b>B 27, OU Neu Eichenberg/Hebenshausen</b> OU Neu Eichenberg/ Hebenshausen (0)	WB	N 2	15,7	23,2	1	0,0
575	<b>B 27, OU Hauneck/Unterhaun und H.-Oberhaun/H./Sieglos</b> OU Hauneck/Unterhaun,H. /Oberhaun und H./Sieglos (4)	FD	N 2		39,0	2	38,4
576	<b>B 37, OU Neckarsteinach</b> OU Neckarsteinach (0)	WB	N 2	88,5	131,0	1	0,0
577	<b>B 38, OU Mörlenbach</b> OU Mörlenbach (3)	VB	N 2	69,2	172,5	2	6,6
578	<b>B 38, OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach</b> OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach (0)	VB	N 2	34,6	51,2	1	0,0
579	<b>B 38, OU Fürth (Odw.)</b> OU Fürth (Odw.) (0)	WB	N 2	34,5	51,1	1	0,0
580	<b>B 38, OU Groß-Bieberau</b> OU Groß-Bieberau (1)	VB	N 2	12,9	19,1	1	0,0
581	<b>B 42, TOU Rüdesheim (Auf der Lach)</b> TOU Rüdesheim (Auf der Lach) (0)	VB	N 2	5,5	8,1	1	0,0
582	<b>B 44, OU Lampertheim</b> OU Lampertheim (0)	WB	N 2	33,5	49,6	1	0,0
583	<b>B 44, Groß-Gerau/Dornheim</b> Groß-Gerau / Dornheim (2)	VB	N 2	17,0	26,7	2	0,0
584	<b>B 44, OU Gernsheim/Klein-Rohrheim</b> OU Gernsheim /Klein-Rohrheim (4)	FD	N 2		17,4	2	13,9
585	<b>B 45, Dieburg - Groß-Umstadt</b> Dieburg - Groß-Umstadt (1)	VB	E 4	43,4	64,2	1	0,0
586	<b>B 45, Niddatal/Kaichen - Niddatal/Ilbenstadt</b> OU Niddatal/Kaichen (0) OU Niddatal/Ilbenstadt (0)	WB	N 2	29,5	43,7	1	0,0
587	<b>B 47, OU Bürstadt - Lorsch</b> OU Bürstadt - Lorsch (2)	VB	E 4	20,6	30,5	1	0,0
588	<b>B 47, OU Bürstadt</b>	VB	E 4	28,2	46,7	3	11,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Bürstadt (westl. Teil) (3) OU Bürstadt (östl. Teil) (2)						
589	<b>B 47, OU Rosengarten</b> OU Rosengarten (2)	VB	N 4	25,8	32,4	3	0,0
590	<b>B 49, Reiskirchen - Grünberg</b> OU Reiskirchen und OU Lindenstruth (2) OU Grünberg (0)	VB	N 2	31,1	48,7	3	0,4
591	<b>B 49, AS Löhnberg - Kloster Altenberg</b> AS Löhnberg - AS Biskirchen (BA 7) (2) AS Biskirchen - AS Tiefenbach (BA 8) (2) AS Tiefenbach - AS Leun (BA 9) (3) AS Leun - AS Solms (BA 10) (2) AS Solms - Kloster Altenberg (BA 11) (3)	FD	E 4		226,2	3	50,4
592	<b>B 54, Hadamar - Dornburg</b> Hadamar - Oberzeuzheim (0) OU Langendernbach (0) OU Elbtal (0)	WB	N 2	47,0	69,6	1	0,0
593	<b>B 54n, OU Limburg</b> OU Limburg (0)	WB*	N 2/4	55,8	82,6	1	0,0
594	<b>B 62, OU Eckelshausen</b> OU Eckelshausen (3)	VB	N 2	19,1	33,8	2	0,1
595	<b>B 62, OU Buchenau</b> OU Buchenau (0)	VB	N 2	30,6	45,3	1	0,0
596	<b>B 62, Lahntal/Göttingen - B 3</b> Lahntal/Göttingen - B 3 (0)	VB	E 4	14,6	21,6	1	0,0
597	<b>B 62, OU Philippthal/Heimboldshausen</b> OU Philippthal / Heimboldshausen (0)	WB	N 2	35,0	51,8	1	0,0
598	<b>B 62, OU Philippthal/Röhrigshof</b> OU Philippthal / Röhrigshof (0)	VB	N 2	12,7	18,8	1	0,0
599	<b>B 83, Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle</b> Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle (Anteil HE) (4)	VB	N 2	17,7	22,4	2	18,5
600	<b>B 83, OU Rotenburg/Lispenhausen</b> OU Rotenburg/Lispenhausen (1)	VB	N 2	19,2	28,4	1	0,0
601	<b>B 249, OU Eschwege</b> OU Eschwege (2)	VB	N 2	19,2	28,4	1	0,0
602	<b>B 251, OU Willingen</b> OU Willingen (0)	WB	N 2	19,0	28,1	1	0,0
603	<b>B 251, OU Meininghausen</b> OU Meininghausen (0)	WB	N 2	10,4	15,4	1	0,0
604	<b>B 252, OU Berndorf</b> OU Berndorf (0)	WB*	N 2	18,0	26,6	1	0,0
605	<b>B 252, OU Twiste</b> OU Twiste (2)	VB	N 2	24,9	51,3	3	0,0
606	<b>B 252, OU Bottendorf</b> OU Bottendorf (0)	WB*	N 2	14,9	22,0	1	0,0
607	<b>B 252, OU Ernsthäuser</b> OU Ernsthäuser (1)	VB	N 2	37,1	76,1	3	0,0
608	<b>B 252, OU Münchhausen/Simtshausen und Todenhausen/Wetter-Lahntal</b> OU Münchhausen, Wetter, Lahntal (3)	FD	N 2		189,1	2	147,5
609	<b>B 252, OU Vöhl/Dorfitter</b> OU Vöhl/Dorfitter (3)	FD	N 2		36,1	2	25,4
610	<b>B 253, OU Breidenbach</b> OU Breidenbach (2)	VB	N 2	6,9	8,0	2	0,0
611	<b>B 253, OU Frohnhausen/Wissenbach</b> OU Frohnhausen/Wissenbach (0)	VB	N 2	17,9	26,5	1	0,0



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
612	<b>B 253, OU Geismar</b> OU Geismar (0)	WB	N 2	9,2	13,6	1	0,0
613	<b>B 253, T-OU Melsungen</b> T-OU Melsungen (0)	WB	N 2	16,3	24,1	1	0,0
614	<b>B 254, OU Alsfeld/Eudorf</b> OU Alsfeld/Eudorf (0)	WB	N 2	13,7	20,3	1	0,0
615	<b>B 254, OU Wabern/Unshausen und OU Wabern/Hebel</b> OU Wabern/Unshausen und OU Wabern/Hebel (0)	WB	N 2	18,4	27,2	1	0,0
616	<b>B 254, OU Lauterbach/Reuters</b> OU Lauterbach/Reuters (0)	WB	N 2	6,5	9,6	1	0,0
617	<b>B 254, OU Lauterbach/Maar und Lauterbach</b> OU Lauterbach/Maar und Lauterbach (2)	VB	N 2	25,3	37,4	1	0,0
618	<b>B 254, OU Wartenberg/Angersbach</b> OU Wartenberg/Angersbach (2)	VB	N 2	23,4	34,6	1	0,0
619	<b>B 254, OU Wartenberg/Landenhausen</b> OU Wartenberg/Landenhausen (2)	VB	N 2	20,4	30,2	1	0,0
620	<b>B 254, OU Großenlüder/Müs</b> OU Großenlüder/Müs (0)	WB	N 2	7,8	11,5	1	0,0
621	<b>B 255, OU Gladenbach</b> OU Gladenbach (0)	WB	N 2	73,6	108,9	1	0,0
622	<b>B 260, OU Eitville/Martinthal</b> OU Eitville/Martinthal (0)	WB	N 2	19,1	28,3	1	0,0
623	<b>B 260, OU Schlangenbad - Wambach</b> OU Schlangenbad - Wambach (2)	VB	N 2	21,4	54,0	3	0,0
624	<b>B 275, Verlegung bei Bad Schwalbach</b> Verlegung bei Bad Schwalbach (0)	WB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
625	<b>B 275, OU Idstein/Eschenhahn</b> OU Idstein/Eschenhahn (2)	VB	N 2/3	28,2	93,1	2	0,4
626	<b>B 275, OU Lauterbach/Blitzenrod</b> OU Lauterbach/Blitzenrod (0)	WB	N 2	14,4	21,3	1	0,0
627	<b>B 275, OU Friedberg - OU Ortenberg/Selters</b> OU Friedberg/OU Ossenheim (0) OU Florstadt/Nieder-Florstadt (0) OU Florstadt/Nieder-Mockstadt und Ober-Florstadt (0) OU Ranstadt/Ober-Mockstadt (0) OU Ortenberg/Selters (1)	VB	N 2	66,7	98,7	1	0,0
628	<b>B 275, OU Ober-Mörlen</b> OU Ober-Mörlen (0)	VB	N 2	16,5	24,4	1	0,0
629	<b>B 276, OU Brachtal Schlierbach</b> OU Brachtal Schlierbach (0)	WB	N 2	18,0	26,6	1	0,0
630	<b>B 276, OU Bieber</b> OU Bieber (2)	VB	N 2	0,9	1,3	1	0,0
631	<b>B 426, OU Reinheim</b> OU Reinheim (0)	WB	N 2	6,6	9,8	1	0,0
632	<b>B 451, OU Witzenhausen</b> OU Witzenhausen (0)	WB	N 2	32,1	47,5	1	0,0
633	<b>B 454, OU Neukirchen / Asterode</b> OU Neukirchen / Asterode (0)	WB	N 2	11,5	17,0	1	0,0
634	<b>B 455, OU Wiesbaden-Fichten</b> OU Wiesbaden-Fichten (0)	VB	N 2	4,0	5,9	1	0,0
635	<b>B 455, AS Friedberg</b> AS Friedberg (1)	VB	E 4	5,5	14,6	3	0,0
636	<b>B 455, OU Nidda/Borsdorf</b> OU Nidda/Borsdorf (0)	WB	N 2	5,9	8,7	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
637	<b>B 455, OU Wiesbaden-Fichten - B 54</b> OU Wiesbaden-Fichten - B 54 (0)	WB	E 4	37,1	54,9	1	0,0
638	<b>B 456/B 275, OU Usingen - Nordost-Umfahrung zw. B 275 und B 456</b> OU Usingen (Nordost-Umfahrung zw. B 275 und B 456) (2)	VB	N 2/3	37,7	66,0	3	0,0
639	<b>B 456, OU Wehrheim - Oberursel</b> OU Wehrheim - Oberursel (0)	VB	E 4	41,7	61,7	1	0,0
640	<b>B 456, OU Grävenwiesbach</b> OU Grävenwiesbach (0)	WB*	N 2/3	17,3	25,6	1	0,0
641	<b>B 457, OU Büdingen Büches</b> OU Büdingen/Büches (4)	FD	N 2		25,4	2	21,9
642	<b>B 469, A 3 - A 45</b> <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 405 aufgeführt.</i>	VB	E 4				
643	<b>B 486, OU Rödermark- Urberach</b> OU Rödermark-Urberach (1)	VB	N 2	25,8	38,2	1	0,0
644	<b>B 486, Mörfelden - OU Langen</b> OU Mörfelden (1) Mörfelden-Walldorf (A 5) - OU Langen (2)	VB	N 2+ E 4	47,7	70,6	1	0,0
645	<b>B 489, Hungen - AS Wölfersheim</b> OU Inheiden (0) OU Utphe (0)	WB	N 2	17,4	25,7	1	0,0
646	<b>B 508n, Schameder - Frankenberg</b> Schameder - Frankenberg (0)	WB*	N 3	189,4	280,3	1	0,0
647	<b>B 519, OU Flörsheim-Weilbach und OU Hofheim/Kriftel</b> OU Weilbach (2) OU Hofheim / Kriftel (0)	VB	N 2	63,8	91,8	3	0,0
648	<b>B 521, Schöneck - Büdesheim</b> Schöneck - Büdesheim (0)	WB	N 2	15,2	22,5	1	0,0
649	<b>B 521, OU Altenstadt</b> OU Altenstadt (1)	VB	N 2	10,6	15,7	1	0,0
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>							
650	<b>A 14, A 24 - Grabow</b> Grabow - Schwerin (A 24) (4)	FD	N 4		164,4	2	164,3
651	<b>A 14, Grabow - LGr. MV/BB</b> LGr. BB/MV - o AS Grabow VKE 6 (4) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 438 und BPI-Nr. 651 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	FD	N 4		112,5	2	112,0
652	<b>B 5, OU Ludwigslust</b> OU Ludwigslust (0)	WB	N 2	13,3	19,7	1	0,0
653	<b>B 96, Weisdin - Warlin</b> OU Weisdin (1) OU Usadel (1) OU Warlin (1)	VB	N 2	37,9	59,8	3	0,0
654	<b>B 96, OU Neubrandenburg</b> O-OU Neubrandenburg (B 96 S - B 104 O) (4)	FD	N 2		55,9	2	52,9
655	<b>B 96n, AS Samtens-O - Bergen</b> AS Samtens-Ost - AS Bergen (4)	FD	N 3		75,9	2	70,0
656	<b>B 104, OU Lützwow</b> OU Lützwow (0)	WB*	N 2	9,5	14,1	1	0,0
657	<b>B 104, OU Schwerin</b> OU Schwerin (1)	VB	N 2	33,0	70,3	3	0,0
658	<b>B 104, OU Sternberg</b> OU Sternberg (0)	VB	N 2	9,6	14,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
659	<b>B 104, OU Pasewalk</b> OU Pasewalk (0)	WB	N 2	26,3	38,9	1	0,0
660	<b>B 105, OU Mönchhagen</b> OU Mönchhagen (1)	VB	N 3	35,0	51,8	1	0,0
661	<b>B 109, Belling - Jatznick</b> Belling - Jatznick (0)	WB	N 2	18,4	27,2	1	0,0
662	<b>B 110, OU Dargun</b> OU Dargun (2)	VB	N 2	6,7	10,8	2	0,0
663	<b>B 111, Lühmannsdorf - Wolgast</b> OU Lühmannsdorf (0) OU Wolgast (3)	VB	N 2	99,9	141,3	3	8,4
664	<b>B 189n, Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19)</b> Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19) (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 492 und BPI-Nr. 664 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB	N 2	85,0	125,8	1	0,0
665	<b>B 191/B 321, OU Parchim</b> N-OU Parchim (1) SW-OU Parchim (1)	VB	N 2	32,7	48,4	1	0,0
666	<b>B 191, OU Plau</b> OU Plau (4)	VB	N 2	10,3	12,7	2	12,3
667	<b>B 192, OU Goldberg</b> OU Goldberg (0)	WB	N 2	15,3	22,6	1	0,0
668	<b>B 192, OU Klink</b> OU Klink (1)	VB	N 2	12,1	16,3	3	0,0
669	<b>B 194, OU Stavenhagen</b> OU Stavenhagen (0)	WB	N 2	4,3	6,4	1	0,0
670	<b>B 196, OU Bergen</b> OU Bergen (1)	VB	N 2	16,1	30,9	2	0,0
671	<b>B 198, OU Mirow</b> OU Mirow (1)	FD	N 2		36,4	2	2,2
672	<b>B 321, Bandenitz - Warsaw</b> OU Bandenitz (0) OU Warsaw (0)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
673	<b>B 321, BAB-Zubringer Schwerin</b> BAB-Zubringer Schwerin (Plater Straße - Mues-O) (4)	FD	E 4		43,2	2	41,4
674	<b>B 394, OU Zurow</b> OU Zurow (0)	WB	N 2	9,2	13,6	1	0,0
<b>Niedersachsen</b>							
675	<b>A 1, LGr. HH/NI - Horster Dreieck</b> AD Horster Dreieck (A 7) - LGr. NI/HH (0)	WB*	E 8	63,0	93,2	1	0,0
676	<b>A 1, AD Horster Dreieck (A 7) - AD Buchholz (A 261)</b> AD Buchholz (A 261) - AD Horster Dreieck (A 7) (0)	WB*	E 6	58,0	85,8	1	0,0
677	<b>A 1, LGr. HB/NI - AS Bremen/(A 261)</b> AS Bremen/Brinkum - LGr. HB/NI (0)	WB*	E 8	12,6	18,6	1	0,0
678	<b>A 1, AS Bremen/Brinkum - AD Stuhr</b> AD Stuhr - AS Bremen/Brinkum (0)	WB*	E 8	70,3	104,0	1	0,0
679	<b>A 1, AK Bremen - LGr. HB/NI</b> LGr. HB/NI - AK Bremen (0)	WB*	E 8	16,7	24,7	1	0,0
680	<b>A 1, AD Stuhr - AD Ahlhorner Heide</b> AD Ahlhorner Heide - AD Stuhr (1)	WB*	E 6	203,5	301,1	1	0,0
681	<b>A 1, AD Ahlhorner Heide - AK Lotte/Osnabrück</b> n AS Bramsche (Mittellandkanal) - AS Neuenkirchen/Vörden (3) AS Neuenkirchen/Vörden - AS Lohne/Dinklage (3)	VB-E	E 6	-	619,0	2	216,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgt im Rahmen des Funktionsbauvertrages "A 1, Bramsche (Mittellandkanal) - Lohne/Dinklage". Die geplanten Gesamtausgaben umfassen den sechsstreifigen Ausbau und die Erhaltung der Vertragsstrecke über den 30-jährigen Vertragszeitraum.</i>						
682	<b>A 1, AK Bremen - AD Buchholz</b> AK Bremen - AD Buchholz (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 1, AK Bremen - AD Buchholz", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 971 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		2,3	2	2,2
683	<b>A 2, AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Herrenhausen</b> AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Herrenhausen (0)	WB	E 8	255,5	378,1	1	0,0
684	<b>A 2, AS Hannover-Herrenhausen - AD Hannover-W</b> AS Hannover-Herrenhausen - AD Hannover-W (1)	VB-E	E 8	48,0	71,0	1	0,0
685	<b>A 2, AD Hannover-W</b> AD Hannover-W (0)	VB-E	KN	18,9	28,0	1	0,0
686	<b>A 2, AD Hannover-W - AK Hannover-O</b> AD Hannover-W - AK Hannover-O (0)	WB	E 8	269,2	398,4	1	0,0
687	<b>A 2, AK Hannover-Buchholz (A 37)</b> AK Hannover-Buchholz (A 37) (1)	VB-E	KN	8,5	12,6	1	0,0
688	<b>A 7, AS Soltau-O - AS Fallingbostel</b> AS Fallingbostel - n AS Dorfmark (1) n AS Dorfmark - AS Soltau-O (1)	VB	E 6	197,1	305,9	3	0,5
689	<b>A 7, AD Walsrode - AD Hannover-N</b> AD Hannover-N - AD Walsrode (0)	WB	E 8	237,0	350,7	1	0,0
690	<b>A 7, AS Hildesheim - AD Salzgitter</b> AD Salzgitter - n Wöhlertalbrücke (1) n Wöhlertalbrücke - s AS Hildesheim (1)	VB-E	E 6	86,7	124,5	3	0,4
691	<b>A 7, AD Walsrode - AS Fallingbostel</b> AD Walsrode - AS Bad Fallingbostel (4)	FD	E 6		76,2	2	74,8
692	<b>A 7, AS Göttingen - AD Salzgitter</b> n AS Göttingen-N - n AS Nörten/Hardenberg (4) n AS Nörten/Hardenberg - s AS Northeim-N (3) s AS Northeim-N - s AS Echte (3) s AS Echte - s AS Seesen (3) s AS Seesen - s AS Bockenem (4) s AS Bockenem - AD Salzgitter (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau zwischen n AS Nörten/Hardenberg und s AS Seesen erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 7, AS Göttingen - AS Bockenem", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.063 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten für konventionell ausgebauten Abschnitte sowie Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		316,8	2	297,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
693	<b>A 20, AD A 28/A 20 (Westerstede) - AK Hohenfelde (A 23/A 26)</b> Westerstede (A 28) - Jaderberg (A 29) (2) Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437) (2) Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121) (2) ö Weserquerung (L 121) - A 27 (n AD Stotel) (1) A 27 (n AD Stotel) - Heerstedt (B 71) (2) Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495) (2) Bremervörde (B 495) - Elm (L 114) (2) Elm (L 114) - AK A 20/A 26 (ö Drochtersen) (2) AK A 20/A 26 - LGr. NI/SH (Elbmitte) (2) ö AK Kehdingen (A 20) - ö Freiburger-Str./L 111 (2) ö Freiburger-Str. / L 111 - AS Stade-O (B 73) (2)	VB	N 4	2588,9	4.574,8	3	88,5
694	<b>A 21, AD Geesthacht (A 25) - AS Rönne</b> AS Rönne - LGr. NI/SH (Elbmitte) (0)	WB*	N 4+ E 4	40,1	59,3	1	0,0
695	<b>A 21, AS Rönne - AD Handorf (A 39)</b> AD Handorf (A 39) - AS Rönne (0)	WB*	N 4+ E 4	153,6	227,3	1	0,0
696	<b>A 26, Horneburg (K 36n) - Rübke</b> Horneburg (K 36) - nö Buxtehude (K 40) (4) nö Buxtehude (K 40) - Neu Wulmstorf (L 235) (4) Neu Wulmstorf (L 235) - LGr. NI/HH (3)	FD	N 4		306,4	2	276,6
697	<b>A 27, AK Bremen - AS HB-Überseestadt</b> <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 496 aufgeführt.</i>	VB-E	E 6				
698	<b>A 30, AK Lotte/Osnabrück - AK Osnabrück-S</b> ö AK Lotte/Osnabrück (LGr. NI/NW) - AK Osnabrück-S (1)	VB-E	E 6	137,1	210,6	2	0,3
699	<b>A 33, Osnabrück/N (A 1) - Osnabrück/Belm</b> Osnabrück/Belm (B 51n) - Osnabrück/N (A 1) (2)	VB	N 4	87,0	183,2	2	0,3
700	<b>A 33/B 51, AS Osnabrück/Schinkel - AS Osnabrück/Belm-OU Belm</b> Osnabrück/Schinkel - Osnabrück/Belm (B 51n) - OU Belm (B 51) (4)	FD	N 4		231,0	2	80,4
701	<b>A 39, AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188)</b> AS Weyhausen (B 188) - Ehra (L 289) (1) Ehra (L 289) - Wittingen (B 244) (2) Wittingen (B 244) - Bad Bodenteich (L 265) (2) Bad Bodenteich (L 265) - Uelzen (B 71) (2) Uelzen (B 71) - Bad Bevensen (B 253) (2) Bad Bevensen (B 253) - ö Lüneburg (B 216) (2) ö Lüneburg (B 216) - AS Lüneburg-N (L 216) (2)	VB	N 4	1083,1	1.690,1	3	51,1
702	<b>B 1, Barntrup - w Elze (B 3)</b> OU Reher (1) OU Groß Berkel (1) s Marienau - sw Mehle (0)	WB*	N 2	41,7	61,7	1	0,0
703	<b>B 1/B 217, S-OU Hameln</b> S-OU Hameln (2)	VB	N 2	121,4	151,5	2	0,8
704	<b>B 1, w Elze (B 3) - Hildesheim-Himmelsthür</b> OU Burgstemmen (1) OU Mahlerten (1) w Heyersum - ö Gr. Escherde (0) OU Hildesheim-Himmelsthür (1) N-OU Elze (0)	WB*	N 2+ E 4	89,0	107,6	3	0,0
705	<b>B 1, OU Einum/Bettmar</b> OU Einum/Bettmar (0)	VB	N 2	13,5	20,0	1	0,0
706	<b>B 1, OU Copenbrügge und Marienau</b> OU'n Copenbrügge - Marienau (3)	FD	N 2		40,3	2	28,4

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
707	<b>B 3, OU Wülfingen</b> OU Wülfingen (0)	WB*	N 2	5,9	8,7	1	0,0
708	<b>B 3, OU Elstorf</b> OU Elstorf (1)	VB	N 2	13,7	63,1	3	0,0
709	<b>B 3, OU Bergen</b> OU Bergen (0)	WB*	N 2	15,6	23,1	1	0,0
710	<b>B 3, Ehlershausen - Groß Hehlen</b> OU Groß Hehlen (1) OU Celle (Mittelteil) (3) OU Celle (Nordteil) (2)	VB	N 2/4	100,0	175,4	3	23,0
711	<b>B 3, OU Ammensen</b> OU Ammensen (0)	WB*	N 2	5,4	8,0	1	0,0
712	<b>B 3, OU Hemmingen</b> OU Hemmingen (OU'en Arnun + Westerfeld) (4)	FD	N 2/4		75,8	2	75,7
713	<b>B 4, n Gifhorn (B 188) - AK Braunschweig-Nord</b> n Rötgesbüttel - s Meine (2) AS Braunschweig-Wenden - s Meine (0)	VB	N 4+ E 4	105,8	126,1	3	4,0
714	<b>B 6, OU Syke</b> OU Syke (0)	WB	N 2	42,8	63,3	1	0,0
715	<b>B 6, Hann.-Stöcken (K 321) - Stöck</b> Hann.-Stöcken (K 321) - Stöck (0)	WB*	N 2	64,0	94,7	1	0,0
716	<b>B 6n, LGr. HB/NI - Bremen/Brinkum</b> LGr. HB/NI - Bremen/Brinkum (1)	VB	N 4	26,7	39,5	1	0,0
717	<b>B 27, ö Roringen - OU Waake</b> ö Roringen - OU Waake (0)	WB	E 4	5,7	8,4	1	0,0
718	<b>B 27, OU Waake - B 446</b> OU Waake - B 446 (0)	WB	E 4	16,4	24,3	1	0,0
719	<b>B 51, OU Twistringen</b> OU Twistringen (0)	VB	N 3	25,5	37,7	1	0,0
720	<b>B 51, OU Barnstorf</b> OU Barnstorf (1)	WB*	N 2	19,9	20,2	2	0,0
721	<b>B 51, Ostercappeln - Belm</b> Ostercappeln - Belm (0)	WB*	N 4	23,9	35,4	1	0,0
722	<b>B 51, OU Bad Iburg</b> OU Bad Iburg (0)	VB	N 2	57,2	84,6	1	0,0
723	<b>B 51, s Bad Iburg (B 51) - Hilter (A 33)</b> s Bad Iburg (B 51) - Hilter (A 33) (0)	WB*	N 2	41,4	61,3	1	0,0
724	<b>B 61, OU Barenburg</b> OU Barenburg (4)	FD	N 2		11,2	2	11,0
725	<b>B 64, W-OU Eschershausen</b> OU Eschershausen, 2. BA: Westumgehung (1)	VB	N 3	22,2	27,6	2	0,0
726	<b>B 64, OU Mainzholzen</b> OU Mainzholzen (0)	WB	N 2	6,2	9,2	1	0,0
727	<b>B 64, OU Wenzeln</b> OU Wenzeln (0)	WB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
728	<b>B 64/B 240, OU Negenborn</b> OU Negenborn (4)	FD	N 3		27,9	2	24,7
729	<b>B 65, OU Bad Essen/Wehrendorf</b> OU Bad Essen / Wehrendorf (0)	WB*	N 2	59,1	87,5	1	0,0
730	<b>B 65, ö Bückeberg - ö Vehlen</b> ö Bückeberg - ö Vehlen (0)	VB	N 2	12,4	18,4	1	0,0
731	<b>B 65, OU Nienstädt/Sülbeck</b> OU Nienstädt/Sülbeck (1)	VB	N 2	23,0	34,0	1	0,0
732	<b>B 65, AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Anderten</b>	WB	N 4+ E 6	331,5	490,6	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	A 2 - w Nordgoltern (0) w Nordgoltern - ö Everloh (0) ö Everloh - Hannover (Ricklinger Kreisel) (0) Hannover (Ricklinger Kreisel) - AS Hannover-Anderten (0)						
733	<b>B 65, w Nordgoltern - ö Everloh</b> w Nordgoltern - ö Everloh (0)	WB*	N 2	39,1	57,9	1	0,0
734	<b>B 65, OU Ilten</b> OU Ilten (0)	WB*	N 2	12,2	18,1	1	0,0
735	<b>B 65, ö Sehnde - w Peine</b> ö Sehnde - w Peine (0)	VB	N 2	66,1	97,8	1	0,0
736	<b>B 65, OU Dungenbeck</b> OU Dungenbeck (0)	VB	N 2	9,4	13,9	1	0,0
737	<b>B 71, OU Selsingen</b> OU Selsingen (0)	WB	N 2	20,1	29,7	1	0,0
738	<b>B 71, OU Zeven</b> OU Zeven (0)	VB	N 2	9,8	14,5	1	0,0
739	<b>B 71, OU Soltau</b> OU Soltau (0)	WB*	N 2	27,4	40,5	1	0,0
740	<b>B 71, OU Munster</b> OU Munster (0)	WB	N 2	15,0	22,2	1	0,0
741	<b>B 71, w Uelzen - B 4n</b> w Uelzen - B 4n (0)	VB	N 2	14,4	21,3	1	0,0
742	<b>B 71, OU Groß Liedern</b> OU Groß Liedern (0)	WB	N 2	10,7	15,8	1	0,0
743	<b>B 72, OU Hesel</b> OU Hesel (0)	WB*	N 2	14,1	20,9	1	0,0
744	<b>B 73, Otterndorf - Cadenberge</b> Otterndorf - Cadenberge (1)	VB	N 2	29,6	100,8	3	0,1
745	<b>B 73, OU Cadenberge</b> OU Cadenberge (1)	VB	N 2	24,1	34,5	2	0,0
746	<b>B 73, Cadenberge - Drochtersen (A 20/A 26)</b> Cadenberge - Drochtersen (A 20/A 26) (0)	WB*	N 3/4	96,2	142,4	1	0,0
747	<b>B 74, OU Ritterhude</b> OU Ritterhude (1)	VB	N 2	27,9	41,3	1	0,0
748	<b>B 75, OU Scheeßel</b> OU Scheeßel (1)	VB	N 2	15,1	22,3	1	0,0
749	<b>B 75, OU Tostedt - Wistedt</b> OU Tostedt - Wistedt (0)	WB*	N 2	22,7	33,6	1	0,0
750	<b>B 79, OU Wolfenbüttel</b> OU Wolfenbüttel (0)	VB	N 2	34,7	51,4	1	0,0
751	<b>B 79, Verlegung s. Wolfenbüttel - A 395</b> Verlegung s. Wolfenbüttel - A 395 (0)	WB	N 2	53,6	79,3	1	0,0
752	<b>B 83, OU Steinbergen</b> OU Steinbergen (0)	VB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
753	<b>B 83, Würgassen - Beverungen</b> Würgassen - Beverungen (0)	WB*	N 2	22,7	33,6	1	0,0
754	<b>B 83, OU Deckbergen</b> OU Deckbergen (0)	WB	N 2	18,6	27,5	1	0,0
755	<b>B 83, W-OU Hameln</b> W-OU Hameln (0)	WB	N 2	10,6	15,7	1	0,0
756	<b>B 83, OU Grohnde</b> OU Grohnde (0)	VB	N 2	10,8	16,0	1	0,0
757	<b>B 83, OU Stahle</b> OU Stahle (0)	WB*	N 2	9,2	13,6	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
758	<b>B 188, Schillerslage (B 3) - AS Weyhausen (A 39)</b> OU Dannenbüttel (0) OU Osloß (0) OU Weyhausen (0)	WB	N 2	32,9	48,7	1	0,0
759	<b>B 188, OU Ahnsen</b> OU Ahnsen (0)	WB*	N 2	8,7	12,9	1	0,0
760	<b>B 188, A 39 - L 322</b> A 39 - L 322 (0)	WB*	E 4	34,3	50,8	1	0,0
761	<b>B 188, OU Vorsfelde</b> OU Vorsfelde (0)	WB	N 2	19,3	28,6	1	0,0
762	<b>B 190n, A 39 - LGr. NI/ST</b> A 39 - LGr. NI/ST (1)	WB*	N 3	12,0	17,8	1	0,0
763	<b>B 190n, B 4 - A 39</b> B 4 - A 39 (1)	WB*	N 2	48,8	72,2	1	0,0
764	<b>B 191, OU Eschede</b> OU Eschede (0)	VB	N 2	15,4	22,8	1	0,0
765	<b>B 191, OU Stöcken</b> OU Stöcken (0)	WB	N 2	5,4	8,0	1	0,0
766	<b>B 209, OU Rethem</b> OU Rethem (0)	WB	N 2	13,7	20,3	1	0,0
767	<b>B 209, OU Walsrode</b> OU Walsrode (0)	WB*	N 2	16,6	24,6	1	0,0
768	<b>B 209, OU Amelinghausen</b> OU Amelinghausen (0)	WB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
769	<b>B 210, AS Riepe (A 31) - n Aurich</b> Georgsheil (B 72) - Bangstede (0) OU Aurich (1) Aurich - Riepe (A 31) (1)	VB	N 2/3	114,2	253,3	3	2,4
770	<b>B 210, Verlegung s Emden</b> Verlegung s Emden (3)	FD	N 2		53,0	2	26,3
771	<b>B 211, OU Mittelort - Brake</b> Mittelort - Brake (B 212) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		52,4	2	53,7
772	<b>B 212, OU Ellwürden</b> OU Ellwürden (0)	WB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
773	<b>B 212, OU Elsfleth</b> OU Elsfleth (0)	WB*	N 2	27,6	40,8	1	0,0
774	<b>B 212, OU Berne</b> OU Berne (von Huntebrück bis Harmenhausen (L 875)) (4)	FD	N 2		120,9	2	119,9
775	<b>B 212n, Harmenhausen (L 875) - LGr. NI/HB</b> Harmenhausen (L 875) - LGr. NI/HB (1)	VB	N 2	69,8	103,3	1	3,6
776	<b>B 213/E 233, AS Meppen (A 31) - AS Cloppenburg (A 1)</b> AS Meppen (A 31) - Meppen (B 70) (2) Meppen (B 70) - w Haselünne (1) w Haselünne - KGr. Emsland/Cloppenburg (1) KGr. Emsland/Cloppenburg - ö Lönningen (OU Lönningen) (1) ö Lönningen - ö Lastrup (OU Lastrup) (1) ö Lastrup - Cloppenburg (B 68) (1) Cloppenburg (B 68) - AS Cloppenburg (A 1) (2)	VB	N 4+ E 4	719,1	1.132,9	3	62,1
777	<b>B 213, Verlegung bei Lohne</b> Verlegung bei Lohne (0)	VB	N 2	8,4	12,4	1	0,0
778	<b>B 213, OU Bawinkel</b>	VB	N 2	13,1	19,4	1	0,0



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Bawinkel (0)						
779	<b>B 214, OU Fürstenau</b> OU Fürstenau (0)	WB	N 3	26,3	38,9	1	0,0
780	<b>B 214, OU Schwagstorf</b> OU Schwagstorf (0)	WB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
781	<b>B 214, OU Ankum</b> OU Ankum (0)	WB	N 2	18,9	28,0	1	0,0
782	<b>B 214, OU Bersenbrück</b> OU Bersenbrück (0)	WB	N 2	11,9	17,6	1	0,0
783	<b>B 214, OU Steinfeld</b> OU Steinfeld (0)	WB	N 2	20,6	30,5	1	0,0
784	<b>B 214, OU Rehden - Wetschen</b> OU Rehden - Wetschen (0)	WB	N 2	22,7	33,6	1	0,0
785	<b>B 214, OU Borstel</b> OU Borstel (0)	WB	N 2	10,6	15,7	1	0,0
786	<b>B 214, OU Steimbke</b> OU Steimbke (0)	WB	N 2	16,5	24,4	1	0,0
787	<b>B 214, OU Schwarmstedt</b> OU Schwarmstedt (0)	WB	N 2	26,6	39,4	1	0,0
788	<b>B 214, OU BS-Watenbüttel</b> OU BS-Watenbüttel (0)	VB	N 4	10,3	15,2	1	0,0
789	<b>B 215, Rohrsen - Nienburg</b> Rohrsen - Nienburg (1)	VB	N 2	28,6	36,8	3	0,0
790	<b>B 215, OU Landesbergen</b> OU Landesbergen (0)	VB	N 2	17,8	26,3	1	0,0
791	<b>B 215, OU Leese</b> OU Leese (0)	VB	N 2	23,6	34,9	1	0,0
792	<b>B 216, OU Barendorf</b> OU Barendorf (0)	VB	N 2	8,7	12,9	1	0,0
793	<b>B 216, OU Bavendorf</b> OU Bavendorf (0)	VB	N 2	6,0	8,9	1	0,0
794	<b>B 216, OU Oldendorf</b> OU Oldendorf (0)	WB	N 2	6,0	8,9	1	0,0
795	<b>B 216, OU Metzingen</b> OU Metzingen (0)	WB	N 2	7,0	10,4	1	0,0
796	<b>B 218, OU Merzen</b> OU Merzen (0)	WB	N 2	7,9	11,7	1	0,0
797	<b>B 218, OU Ueffeln</b> OU Ueffeln (0)	VB	N 2	6,9	10,2	1	0,0
798	<b>B 218, OU Venne</b> OU Venne (0)	WB	N 2	11,5	17,0	1	0,0
799	<b>B 238, OU Möllenbeck</b> OU Möllenbeck (0)	VB	N 2	7,7	11,4	1	0,0
800	<b>B 238, OU Steinbergen</b> OU Steinbergen (0)	VB	N 2/4	16,1	23,8	1	0,0
801	<b>B 239, OU Wagenfeld</b> OU Wagenfeld (0)	VB	N 2	11,2	16,6	1	0,0
802	<b>B 240, OU Halle</b> OU Halle (0)	WB	N 2	6,7	9,9	1	0,0
803	<b>B 240, OU Eime - (w Eime - B 3)</b> OU Eime - (w Eime - B 3) (1)	WB*	N 2	14,4	24,1	3	0,0
804	<b>B 240/B 3, n Marienhagen - Weenzen (L 462)</b> n Marienhagen - Weenzen (L 462) (3)	VB	N 2	39,4	45,0	2	1,9
805	<b>B 240, Fölziehausen - Eschershausen</b> Fölziehausen - Eschershausen (mit lth-Tunnel) (1)	WB*	N 2	79,7	117,9	1	0,0
806	<b>B 240, OU Eschershausen</b>	FD	N 2		21,0	2	9,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Eschershausen, 1. BA: Nordostumgehung (3)						
807	<b>B 241, OU Uslar</b> OU Uslar (1)	WB*	N 2	26,0	38,5	1	0,0
808	<b>B 241, OU Hammenstedt (Northeim-Katlenburg)</b> OU Hammenstedt (Northeim - Katlenburg) (0)	WB	N 2	4,7	7,0	1	0,0
809	<b>B 241, OU Katlenburg</b> OU Katlenburg (0)	WB	N 2	16,1	23,8	1	0,0
810	<b>B 241, OU Dorste</b> OU Dorste (0)	WB	N 2	11,3	16,7	1	0,0
811	<b>B 241, Bollensen - Volpriehausen</b> Bollensen - Volpriehausen (3)	FD	N 2/3		74,9	2	47,1
812	<b>B 242, OU Clausthal-Zellerfeld</b> OU Clausthal-Zellerfeld (0)	WB	N 2	9,0	13,3	1	0,0
813	<b>B 243, OU Herzberg</b> OU Herzberg (0)	WB	N 3	45,3	67,0	1	0,0
814	<b>B 243, s Bad Sachsa - LGr. NI/TH</b> OU Mackenrode (Anteil NI) s Bad Sachsa - LGr. NI/TH (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 3		35,8	2	38,0
815	<b>B 247, N-OU Duderstadt</b> OU Duderstadt (Nordteil) - OU Oberfeld und Mingerode (1)	VB	N 2	20,3	30,0	1	0,0
816	<b>B 247, S-OU Duderstadt</b> OU Duderstadt (Südteil) - OU Gerblingerode (2)	VB	N 2	33,8	55,1	3	1,3
817	<b>B 248, OU Lübbow</b> OU Lübbow (0)	WB	N 2	8,1	12,0	1	0,0
818	<b>B 248, OU Dannenberg (B 216/B 248)</b> OU Dannenberg (B 216/B 248) (0)	VB	N 2	11,3	16,7	1	0,0
819	<b>B 248, OU Schaafhausen</b> OU Schaafhausen (0)	VB	N 2	8,1	12,0	1	0,0
820	<b>B 248, OU Jameln</b> OU Jameln (0)	VB	N 2	8,2	12,1	1	0,0
821	<b>B 248, OU Grabow</b> OU Grabow (0)	VB	N 2	5,1	7,5	1	0,0
822	<b>B 248, OU Saaße</b> OU Saaße (0)	WB	N 2	4,1	6,1	1	0,0
823	<b>B 248, OU Brome</b> OU Brome (1)	VB	N 2	9,0	14,4	3	0,0
824	<b>B 248, OU Lobmachersen</b> OU Lobmachersen (0)	VB	N 2	6,9	10,2	1	0,0
825	<b>B 248, OU Beinum</b> OU Beinum (0)	VB	N 2	8,6	12,7	1	0,0
826	<b>B 248, A 39 - A 395</b> A 39 - A 395 (0)	WB	E 4	36,5	54,0	1	0,0
827	<b>B 322, OU Groß Mackenstedt</b> OU Groß Mackenstedt (0)	VB	N 2	5,3	7,8	1	0,0
828	<b>B 401, Dörpen - BGr. D/NL</b> Dörpen - BGr. D/NL (0)	WB	N 2	6,1	9,0	1	0,0
829	<b>B 403, OU Emlichheim</b> OU Emlichheim (1)	WB*	N 2	10,3	17,7	3	0,0
830	<b>B 403, OU Nordhorn - mit Querspange (B 213)</b> N-OU Nordhorn inkl. Querspange (B 213) (4)	FD	N 2		43,4	2	41,7
831	<b>B 408, Haren - Emmeln</b> Haren - Emmeln (0)	VB	N 2	12,0	17,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
832	<b>B 436, OU Friedeburg</b> OU Friedeburg (0)	VB	N 2	5,6	8,3	1	0,0
833	<b>B 437, OU Varel</b> OU Varel (0)	WB*	N 2	26,0	38,5	1	0,0
384	<b>B 439, B 322 - s Heiligenrode</b> B 322 - s Heiligenrode (0)	WB	N 2	11,4	16,9	1	0,0
835	<b>B 441, OU Loccum</b> OU Loccum (0)	VB	N 2	12,5	18,5	1	0,0
836	<b>B 441, w Hagenburg</b> w Hagenburg - ö Altenhagen (0)	WB*	N 2	17,2	25,5	1	0,0
837	<b>B 441, OU Wunstorf</b> OU Wunstorf (3)	VB	N 2/3	32,4	62,7	2	3,8
838	<b>B 442, W-OU Neustadt am Rübenberge</b> W-OU Neustadt am Rübenberge (0)	WB	N 2	18,9	28,0	1	0,0
839	<b>B 442, NW-OU Hachmühlen</b> NW-OU Hachmühlen (0)	VB	N 2	3,9	5,8	1	0,0
840	<b>B 443, OU Koldingen</b> OU Koldingen (0)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
841	<b>B 444, OU Groß Ilsede</b> OU Groß Ilsede (0)	WB	N 2	13,2	19,5	1	0,0
842	<b>B 446, OU Lütgenrode</b> OU Lütgenrode (0)	WB	N 2	10,0	14,8	1	0,0
<b>Nordrhein-Westfalen</b>							
843	<b>A 1, AS Adenau (L 10) - AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil NW)</b> AS Adenau (L10) - AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW) (1)	VB	N 4	126,9	504,8	3	0,0
844	<b>A 1, AS Lommersdorf (L 115z) - AS Blankenheim (B 51)</b> AS Lommersdorf (L 115z) - AS Blankenheim (B 51) (2)	VB	N 4	49,6	70,2	3	0,7
845	<b>A 1/A 44, AK Dortmund/Unna - n AS Unna-Zentrum</b> AK Dortmund/Unna - n AS Unna-Zentrum (3)	VB-E	KN	135,2	168,1	2	8,0
846	<b>A 1, AK Kamen - n AS Hamm-Bockum/Werne</b> AK Kamen - n AS Hamm-Bockum/Werne (2)	VB-E	E 6	162,0	189,6	2	0,0
847	<b>A 1, AS Hamm-Bockum/Werne - AS Ascheberg</b> AS Hamm-Bockum/Werne - AS Ascheberg (2)	VB-E	E 6	74,3	110,0	1	0,5
848	<b>A 1, AS Ascheberg - DEK-Brücke</b> AS Ascheberg - DEK-Brücke (3)	VB-E	E 6	58,5	94,7	2	8,9
849	<b>A 1, AK Köln-N (A 57) - AS Köln-Niehl</b> AK Köln-N (A 57) - AS Köln-Niehl (1)	WB*	E 8	73,9	109,4	1	0,0
850	<b>A 1, AK Bliesheim (A 61) - AD Erfttal (A 61)</b> AK Bliesheim (A 61) - AD Erfttal (A 61) (0)	WB*	E 8	50,9	75,3	1	0,0
851	<b>A 1, AD Erfttal (A 61) - AK Köln West (A 4)</b> AD Erfttal - AS Hürth (0) AS Hürth - AS Gleuel (0) AS Gleuel - AK Köln-W (0)	VB-E	E 6	55,4	82,0	1	0,0
852	<b>A 1/A 43, AK Wuppertal-N</b> AK Wuppertal-N (2)	VB-E	KN	40,2	104,5	3	0,1
853	<b>A 1/A 45, AK Westhofen</b> AK Westhofen (2)	VB-E	KN	17,1	39,2	3	0,0
854	<b>A 1, AK Westhofen - AS Schwerte</b> AK Westhofen - AS Schwerte (0)	WB	E 8	47,2	69,8	1	0,0
855	<b>A 1, AS Schwerte - AK Dortmund/Unna</b>	WB*	E 8	231,9	343,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AS Schwerte - AK Dortmund/Unna (0)						
856	<b>A 1, AK Köln-W - AK Köln-N (inkl.)</b> AK Köln-W (m) - DB (AC-K) (4) DB (AC-K) - AK Köln-N (4) AK Köln-Nord (3)	FD	E 6		401,4	2	331,8
857	<b>A 1, AS Wermelskirchen - T+R-Anlage Remscheid</b> AS Wermelskirchen - T+R Anlage Remscheid (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	E 6		100,2	2	100,3
858	<b>A 1, AS Münster-N - AK Lotte/Osnabrück</b> AS Münster-N (o) - AS Greven (o) (2) AS Greven (m) - DEK Brücke (2) n DEK Brücke - AS Lengerich/Tecklenburg (2) AS Lengerich/Tecklenburg - AK Lotte/Osnabrück (A 30) (2) <i>Bemerkung: Der Ausbau ist im Rahmen eines ÖPP-Projektes geplant, sofern sich dieses gegenüber der konventionellen Beschaffungsvariante als mindestens ebenso wirtschaftlich erweist. Für das ÖPP-Projekt zwischen Münster und Osnabrück sind im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1,3 Mrd. Euro vorgesehen. Hier sind die voraussichtlichen Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD-E	E 6		36,6	2	17,7
859	<b>A 1, Köln/Niehl - AK Leverkusen</b> AS Köln/Niehl (m) - AK Leverkusen-W (m) (3) AK Leverkusen-W - AK Leverkusen (o) (1)	FD-E	E 8		1.878,4	2	593,3
860	<b>A 2, AD Bottrop</b> AD Bottrop (2)	VB-E	KN	5,7	163,1	3	1,2
861	<b>A 3, AS Königsforst - AD Köln-Heumar (A 4)</b> AS Königsforst - AD Köln-Heumar (A 4) (0)	VB-E	E 8	83,4	123,4	1	0,0
862	<b>A 3/A 46, AK Leverkusen(A 1) - AK Hilden (A 46)</b> AK Leverkusen (A 1) - AD Langenfeld (A 542) (1) AD Langenfeld - AK Hilden (o) (1) AK Hilden (1)	VB-E	E 8	285,9	531,3	3	0,0
863	<b>A 3, AK Hilden - AK Ratingen-O</b> AK Hilden - AK Ratingen-O (1)	VB-E	E 8	136,7	194,8	3	0,0
864	<b>A 3, AK Ratingen-O - AK Breitscheid(A 52)</b> AK Ratingen-O - AK Breitscheid (A 52) (1)	VB-E	E 8	85,3	173,3	3	0,0
865	<b>A 3, AK Breitscheid(A 52) - AK Kaiserberg (A 40)</b> AK Breitscheid (A 52) - AS Duisburg-Wedau (1) AS Duisburg-Wedau - AK Kaiserberg (A 40) (1)	VB-E	E 8	188,7	470,3	1	0,0
866	<b>A 3, AK Kaiserberg - AK Oberhausen-W</b> AK Kaiserberg (A 40) (3) AK Kaiserberg (A 40) - AK Oberhausen-W (A 42) (1)	VB	E 8	164,4	519,3	3	13,5
867	<b>A 3, AK Oberhausen-West (A 42) - AK Oberhausen (A 2/A 516)</b> AK Oberhausen-W (A 42) - AS Oberhausen-Holten (1) AS Oberhausen-Holten - AK Oberhausen (A 2/A 516) (2) AK Oberhausen (2)	VB-E	E 8	77,9	428,1	3	1,4
868	<b>A 3, AK Oberhausen (A 2/A 516) - AS Dinslaken-N</b> AK Oberhausen (A 2/A 516) - AS Dinslaken-S (2) AS Dinslaken-Süd - AS Dinslaken-N (0)	VB-E	E 6	79,3	117,4	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
869	<b>A 3, AS Köln/Mülheim - AK Leverkusen (incl.)</b> AS Köln/Mülheim - AS Leverkusen-Zentrum (4) AS Leverkusen-Zentrum - AK Leverkusen (1)	FD	E 8		491,8	2	44,0
870	<b>A 4, AS Aachen-Laurensberg - AK Aachen (A 44)</b> AS Aachen-Laurensberg - AS Aachen-Zentrum (0) AS Aachen-Zentrum - AK Aachen (A 44) (0)	WB	E 6	92,9	137,5	1	0,0
871	<b>A 4, AK Köln-S (A 555) - AK Köln-Gremberg (A 559)</b> AK Köln-S (A 555) - AK Köln-Gremberg (A 559) (1)	VB	E 8	269,6	683,5	2	0,0
872	<b>A 4, AK Köln/Ost - AS Moitzfeld</b> AK Köln/Ost - AS Moitzfeld (0)	VB-E	E 6	122,4	181,1	1	0,0
873	<b>A 4, AS Moitzfeld - AS Untereschbach</b> AS Moitzfeld - AS Untereschbach (0)	WB	E 6	32,6	48,2	1	0,0
874	<b>A 4, AK Köln-W (A 1) - AK Köln-S (A 555)</b> AK Köln-W (A 1) - AK Köln-S (A 555) (0)	WB	E 8	168,0	248,6	1	0,0
875	<b>A 4/A 555, AK Köln-S (A 555)</b> AK Köln-S (A 555) (1)	VB-E	KN	24,4	210,6	3	0,0
876	<b>A 30, AK Lotte/Osnabrück (A 1) - AS Hasbergen/Gaste (LGr. NI/NW)</b> AK Lotte/Osnabrück (A 1) - AS Hasbergen/Gaste (LGr. NI/NW) (2)	VB-E	E 6	6,1	69,6	3	0,0
877	<b>A 30, AK Löhne - Rehme m Abzw. A 30 Richtung Rehme</b> AK Löhne - Rehme m Abzweig A 30 Richtung Rehme (4)	FD	N 4		233,2	2	232,3
878	<b>A 33/B 61, AS Bielefeld-Zentrum - AS Borgholzhausen (inkl. Zubringer Ummeln)</b> AS BI-Zentrum - Halle/Steinhagen (4) Halle/Steinhagen - AS Borgholzhausen (4) Zubringer Bielefeld/Ummeln (2)	FD	N 4/3		362,4	3	298,4
879	<b>A 40, AK Moers (A 57) - AK Duisburg (A 59)</b> AK Moers (A 57) - AS Duisburg/Homberg (0) AS Duisburg/Homberg - AS DU-Häfen (o) (3) AS DU-Häfen (m) - AK Duisburg (A 59) (0)	WB*	E 8	345,4	825,8	3	305,3
880	<b>A 40, AK Kaiserberg - AS Mülheim-Dümpten</b> AS Duisburg-Kaiserberg - AS Mülheim-Dümpten (1)	VB-E	E 6	149,1	349,0	3	2,7
881	<b>A 40, AS Mülheim-Dümpten - AS Mülheim-Heißen</b> AS Mülheim-Dümpten - AS Mülheim-Heißen (1)	VB-E	E 6	59,0	136,0	2	0,0
882	<b>A 40, AS Mülheim-Heißen - AS Essen-Frohnhausen</b> AS Mülheim-Heißen - AS Essen-Frohnhausen (1)	VB-E	E 6	45,8	141,1	2	0,0
883	<b>A 40, AS Essen-Frohnhausen - AD Essen-O</b> AS Essen-Frohnhausen - AD Essen-O (0)	VB-E	E 6	409,0	605,3	1	0,0
884	<b>A 40, AD Bochum-West (A 448) - AK Bochum (A 43)</b> AD Bochum-West (A 448) - AS Bochum-Harpen (1)	VB-E	E 6	222,0	222,1	2	0,0
885	<b>A 40, AK Bochum (A 43) - AK Dortmund-West (A 45)</b> AS Bochum-Werne - AK Dortmund-West (A 45) (1)	VB	E 6	140,3	207,7	1	0,0
886	<b>A 40, AS Dortmund (L 660) - AS Dortmund-Mitte (L 672)</b> AS Dortmund (L 660) - AS Dortmund-Mitte (L 672) (1)	WB*	N 6+E 6	343,8	508,8	1	0,0
887	<b>A 40, AS Dortmund-Mitte (L 672) - AS Dortmund-Ost (B 236)</b> AS Dortmund-Mitte (L 672) - AS Dortmund-O (B 236) (1)	WB*	N 6+E 6	350,6	518,8	1	0,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
888	<b>A 40, AS Dortmund-Ost (B 236) - AK Dortmund/Unna (A 1/A 44)</b> AS Dortmund-Ost (B 236) - AK Dortmund/Unna (A 1/A 44) (3)	VB-E	E 6	96,6	180,0	2	37,7
889	<b>A 42, AK Essen-N (A 52) - AK Herne (A 43)</b> AK Essen-N (A 52) - AS Essen-Altenessen (1) AS Essen-Altenessen - AS Gelsenkirchen-Schalke (1) AS Gelsenkirchen-Schalke - AK Herne (A 43) (1)	VB-E	E 6	235,8	346,9	3	0,0
890	<b>A 42, AS Bottrop-S - AK Essen-N (A 52)</b> AS Bottrop-S - AK Essen-N (A 52) (3)	VB-E	E 6	121,9	172,8	2	3,5
891	<b>A 43, AS Witten-Heven - AS Marl-Sinsen</b> AS Witten-Heven - AS Bochum-Querenburg (0) AS Bochum-Querenburg - AK Bochum (A 40) (2) A 43/A 40 AK Bochum (1) AS Bochum-Gerte (o) - AS Bochum-Riemke (m) (3) AS Bochum-Riemke - AK Herne (A 42) (3) AS Recklinghausen/Herten - AS Marl-Sinsen (1)	VB-E	E 6	451,6	812,4	3	169,1
892	<b>A 43, AK Herne - AS Recklinghausen/Herten</b> AK Herne (o) - AS Recklinghausen/Herten (m) (3)	FD	E 6		371,9	2	196,9
893	<b>A 44, AS Broichweiden - AS Alsdorf</b> AS Broichweiden - AS Alsdorf (0)	WB	E 6	53,7	79,5	1	0,0
894	<b>A 44, AK Neersen (A 52) - AK Meerbusch (A 57)</b> AK Neersen (A 52) - AS Krefeld/Forstwald (0) AS Krefeld/Forstwald - AS Osterath (0) AS Osterath - AK Meerbusch (A 57) (0)	WB	E 6	121,4	179,7	1	0,0
895	<b>A 44, Essen-Ruhrallee-tunnel - (L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52))</b> Essen-Ruhrallee-tunnel - L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52) (0)	WB*	N 4	363,6	538,1	1	0,0
896	<b>A 44, AK Wünnenberg/Haaren - AS Lichtenau</b> AK Wünnenberg/Haaren - AS Lichtenau (0)	WB	E 6	92,4	136,7	1	0,0
897	<b>A 44, AS Marsberg - AS Diemelstadt</b> AS Marsberg - AS Diemelstadt (0)	WB	E 6	6,9	10,2	1	0,0
898	<b>A 44, AS Diemelstadt - AS Warburg</b> AS Diemelstadt - AS Warburg (0)	WB	E 6	8,3	12,3	1	0,0
899	<b>A 44, AS Warburg - AS Breuna</b> AS Warburg - AS Breuna (0)	WB	E 6	27,7	41,0	1	0,0
900	<b>A 44, AK Dortmund/Unna - AS Unna-O</b> AK Dortmund/Unna - AS Unna-O (3)	VB	E 6	68,4	100,5	2	4,5
901	<b>A 44, AS Unna-O - AK Werl</b> AS Unna-O - AK Werl (1)	WB*	E 6	123,3	182,3	1	0,0
902	<b>A 44, Bochum (L 705,Sheffieldring) - AK Bochum/Witten (A 43)</b> Bochum (L 705, Sheffieldring) - AK Bochum/Witten (A 43) (3)	FD	N 4		126,5	2	112,0
903	<b>A 44, Düsseldorf/Ratingen (A 3) - Velbert (B 227)</b> Düsseldorf/Ratingen (A 3) - w Velbert (B 227) (3)	FD	N 4		378,8	2	210,4
904	<b>A 45, AK Olpe - AS Lüdenscheid-S</b> AK Olpe-S (A 4) - AS Olpe (1) AS Olpe - AS Drolshagen (0) AS Drolshagen - AS Meinerzhagen (1) AS Meinerzhagen - AS Lüdenscheid-S (0)	VB	E 6	654,4	846,2	3	1,4
905	<b>A 45, AS Lüdenscheid-Süd - AS Lüdenscheid</b> AS Lüdenscheid-Süd - AS Lüdenscheid (1)	VB	E 6	173,8	201,3	2	0,0
906	<b>A 45, AS Lüdenscheid - AS Lüdenscheid-Nord</b>	VB	E 6	87,1	314,4	2	22,2

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AS Lüdenscheid - AS Lüdenscheid-N (1)						
907	<b>A 45, AS Lüdenscheid-N - AS Hagen-S</b> AS Lüdenscheid-N - AS Hagen-S (1)	VB-E	E 6	233,2	305,6	3	0,6
908	<b>A 45, AS Hagen-S - AK Hagen (A 46)</b> AS Hagen-S - AK Hagen (A 46) (1)	VB-E	E 6	45,6	67,5	1	0,0
909	<b>A 45, w AS Dortmund-S - AK Dortmund-W (A 40)</b> w AS Dortmund-S - AK Dortmund-W (A 40) (0)	WB*	E 6	118,4	175,2	1	0,0
910	<b>A 45, AS Haiger/Burbach - AS Wilnsdorf</b> AS Haiger/Burbach - AS Wilnsdorf (3, 0) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 543 und BPI-Nr. 910 werden gemeinsam umgesetzt. Im Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.</i>	VB-E	E 6	138,5	132,7	2	8,4
911	<b>A 45, AS Wilnsdorf - AS Siegen-Süd</b> AS Wilnsdorf - AS Siegen-S (3, 1) <i>Bemerkung: Im Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.</i>	VB	E 6	130,9	245,0	2	31,1
912	<b>A 45, AS Siegen-Süd - AS Siegen</b> AS Siegen-S - AS Siegen (1)	VB	E 6	164,4	429,4	3	3,9
913	<b>A 45, AS Siegen - AS Freudenberg</b> AS Siegen - AS Freudenberg (0)	VB	E 6	52,3	62,7	2	0,0
914	<b>A 45, AS Freudenberg - AK Olpe</b> AS Freudenberg - AK Olpe-S (3, 1) <i>Bemerkung: Im Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.</i>	VB	E 6	124,0	171,9	2	2,5
915	<b>A 45, AS Dortmund-Hafen - AK Dortmund-NW (A 2)</b> AS Dortmund-Hafen - AK Dortmund-NW (A 2) (1)	VB-E	E 6	122,2	124,0	2	0,0
916	<b>A 45, AK Hagen (A 45) - AK Westhofen (A 1)</b> AK Hagen - AK Westhofen (2)	FD-E	E 6		365,5	3	2,0
917	<b>A 46, AS Hemer (B 7) - AS Menden (B 515)</b> AS Hemer (B 7) - AS Menden (B 515) (1)	VB	N 4	351,3	411,9	3	0,0
918	<b>A 46, AD Holz (A 44) - AK Neuss-W (A 57)</b> AD Holz (A 44) - AK Neuss-W (A 57) (0)	WB	E 6	143,8	212,8	1	0,0
919	<b>A 46, AS Düsseldorf-Holthausen - AK Hilden (A 3)</b> AS Düsseldorf-Holthausen - AK Hilden (A 3) (0)	WB*	E 8	59,4	87,9	1	0,0
920	<b>A 46, AS Bestwig - Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n</b> AS Bestwig - Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n (4)	FD	N 4		192,6	2	185,1
921	<b>A 46, Westring - AK Sonnborn (L 418)</b> Westring - AK Sonnborn (L 418) (3)	FD	E 6		35,7	2	14,6
922	<b>A 52, AK Mönchengladbach (A 61) - AK Neersen (A 44)</b> AK Mönchengladbach (A 61) - AK Neersen (A 44) (1)	VB-E	E 6	84,9	301,8	3	0,4
923	<b>A 52, AK Breitscheid(A 3) - AS Essen-Rütten-scheid (B 224)</b> AK Breitscheid (A 3) - AS Essen-Kettwig (1) AS Essen-Kettwig - AS Essen-Rütten-scheid (B 224) (1)	VB-E	E 6	285,1	421,9	1	0,0
924	<b>A 52, AD Essen-Ost (A 40) - AK Essen-Nord (A 42)</b> AD Essen-Ost (A 40) - AK Essen-Nord (A 42) (1)	WB*	N 6	736,3	1.089,6	1	0,0
925	<b>A 52, AK Essen-N - s AK Essen/Gladbeck</b> AK Essen-N - s AK Essen/Gladbeck (2)	VB-E	E 4	65,6	97,0	1	0,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
926	<b>A 52, s AK Essen/Gladbeck - AK Essen/Gladbeck</b> s AK Essen/Gladbeck - AK Essen/Gladbeck (1)	VB-E	E 4	72,3	106,8	1	2,0
927	<b>A 52, AK Essen/Gladbeck (A 2) - AS Gelsenkirchen-Buer</b> AK Essen/Gladbeck (A 2) - AS Gelsenkirchen-Buer (1)	VB-E	E 4	129,9	383,4	2	0,2
928	<b>A 57, AS Bickendorf - AK Köln-N (A 1)</b> AS Bickendorf - AK Köln-N (A 1) (0)	WB	E 6	43,5	64,4	1	0,0
929	<b>A 57, AK Köln-N (A 1) - AD Neuss-S (A 46)</b> AS Köln-Chorweiler - AS Dormagen (1) AS Dormagen - AD Neuss-S (A 46) (2)	VB-E	E 6	140,2	186,6	3	0,3
930	<b>A 57/A 52, AK Kaarst</b> AK Kaarst (1)	VB-E	KN	32,7	47,9	3	0,0
931	<b>A 57/A 40, AK Moers (A 40)</b> AK Moers (A 40) (1)	VB-E	KN	12,6	18,6	1	0,0
932	<b>A 57, AK Moers - AK Kamp-Lintfort (A 42)</b> AK Moers - AK Kamp-Lintfort (A 42) (1)	VB-E	E 6	47,5	70,3	1	0,0
933	<b>A 57, AK Meerbusch (A 44) - AK Moers (A 40)</b> AK Meerbusch (A 44) - AS Krefeld-Oppum (3) AS Krefeld-Oppum - AS Krefeld-Gartenstadt (2) AS Krefeld-Gartenstadt - AK Moers (A 40) (2)	VB-E	E 6	263,3	539,9	3	31,1
934	<b>A 59, AD Bonn-NO (A 565) - AD Sankt Augustin-W (A 560)</b> AD Bonn-NO (A 565) - AD Sankt Augustin-W (A 560) (2)	VB-E	E 8	62,8	95,1	2	2,9
935	<b>A 59, s AK Duisburg (A 40) - AS Duisburg-Ruhrort</b>	VB-E	E 6	333,0	2.105,6	2	3,7
936	<b>A 59, AS Duisburg-Ruhrort - AK Duisburg-N (A 42)</b>	VB-E	E 6				
937	<b>A 59, AK Duisburg-N (A 42)</b>	VB-E	KN				
938	<b>A 59, AK Duisburg-N (A 42) - AS Duisburg-Marxloh</b> s AK Duisburg (A 40) - AS Duisburg-Marxloh (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 935, 936, 937 und 938 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 6				
939	<b>A 59, AS Duisburg-Marxloh - AS Duisburg-Fahrn</b> AS Duisburg-Marxloh - AS Duisburg-Fahrn (0)	WB	E 6	86,5	128,0	1	0,0
940	<b>A 59, AD Sankt Augustin-W (A 560) - AD Köln-Porz (A 559)</b> AD Sankt Augustin/West (A 560) - T+R-Anlage Liburer Heide (1) T+R-Anlage Liburer Heide - AS Flughafen (1) AS Flughafen - AD Köln-Porz (A 559) (2)	VB-E	E 6/8	263,7	465,4	3	0,0
941	<b>A 59, AK Bonn-O (A 562) - AD Bonn-NO (A 565)</b> AK Bonn-O (A 562) - AS Bonn/Vilich (2) AS Bonn/Vilich - AD Bonn-NO (A 565) (1)	VB-E	E 6	58,4	121,0	3	0,0
942	<b>A 61, AD Erfttal (A 1) - AK Kerpen (A 4)</b> AD Erfttal (A 1) - AK Kerpen (A 4) (0)	WB*	E 6	52,5	77,7	1	0,0
943	<b>A 61, AK Kerpen - AS Jackerath</b> AK Kerpen - AS Jackerath (0)	WB*	E 6	140,3	207,6	1	0,0
944	<b>A 61, AK Meckenheim - AK Bliesheim</b> AK Meckenheim - AK Bliesheim (0)	VB	E 6	101,9	150,8	1	0,0
945	<b>A 61, AK Wanlo (A 46) - AK Mönchengladbach (A 52)</b> AK Wanlo (A 46) - AK Mönchengladbach (A 52) (0)	WB*	E 6	161,1	133,0	2	0,0
946	<b>A 445, AS Werl-N - AS Hamm/Rhynern</b>	VB	N 4	61,2	111,4	2	10,6



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AS Werl-N - AS Hamm/Rhynern (2)						
947	<b>A 524/B 288, OD Krefeld - Duisburg-Serm</b> OD Krefeld - w Duisburg-Mündelheim (1) w Duisburg-Mündelheim - Duisburg-Serm (0)	WB*	E 4	224,5	332,2	1	0,0
948	<b>A 524/B 8, Duisburg/Serm (B 8) - AS Duisburg/Rahm mit B 8 OU Düsseldorf/Wittlaer (1. BA)</b> Duisburg/Serm (B 8) - AS Duisburg/Rahm (4)	FD	E 4		87,2	2	83,2
949	<b>A 553, AK Köln-Godorf (A 555) - AD Köln-Lind (A 59)</b> AK Köln-Godorf (A 555) (1) AK Köln-Godorf - AD Köln-Lind (1) AD Köln-Lind (A 59) (1)	VB	N 4	367,2	513,6	3	0,0
950	<b>A 559, AD Köln-Porz (A 59) - AK Köln-Gremberg (A 4)</b> AD Köln-Porz (A 59) - AK Köln-Gremberg (A 4) (0)	VB-E	E 6	54,9	65,9	2	0,0
951	<b>A 560, AD Sankt Augustin/West (A 59) - AS Sankt Augustin</b> AD Sankt Augustin/West (A59) - AS Siegburg (0) AS Siegburg - AS Sankt Augustin (0)	WB*	E 6	69,7	200,7	3	0,0
952	<b>A 565, AS Bonn/Hardtberg - AK Bonn/Nord (A 555)</b> AS Bonn/Hardtberg - AS Bonn-Endenich (1) AS Bonn/Endenich - AK Bonn/N (2) AK Bonn/N (A 555) (1)	VB	E 6	258,7	427,8	3	0,1
953	<b>A 565, AK Bonn-N - AD Bonn-NO</b> AK Bonn-N - AS Bonn-Beuel (1) AS Bonn-Beuel - AD Bonn-NO (0)	WB*	E 6	261,5	204,8	1	0,0
954	<b>B 1/B 66, Horn/Bad Meinberg - Barntrup</b> OU Blomberg/Herrentrup (0) OU Blomberg/Istrup (1) Blomberg/Großenmarpe (L 712) - Barntrup (B 66) (1)	VB	N 2/3	27,8	41,1	1	0,0
955	<b>B 1, Erwitte - Paderborn (B 55 - A 33)</b> OU Erwitte (1) OU Salzkotten (1) OU Erwitte - Anschluss B 55 (1)	VB	N 2	50,5	239,4	3	0,2
956	<b>B 7, Menden - Wimbern</b> Menden - Wimbern (1)	VB	N 3	86,1	127,4	1	0,0
957	<b>B 7, Wimbern - Arnsberg (OU Wickede)</b> Wimbern - Arnsberg (OU Wickede) (1)	VB	N 3	72,8	107,7	1	0,0
958	<b>B 7, Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480n)</b> Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480n) (1)	VB	N 3	69,5	102,8	1	0,0
959	<b>B 7, OU Warburg/Scherfede</b> OU Warburg/Scherfede (0)	VB	N 2	22,2	32,9	1	0,0
960	<b>B 8, Dinslaken (A 59) - Wesel (B 58)</b> Dinslaken (A 59) - Friedrichsfeld (K 12) (0) Friedrichsfeld (K 12) - Wesel (B 58) (0)	WB* VB	N 2 N 4	93,1	160,0	1	0,0
961	<b>B 8, OU Hennef/Uckerath</b> OU Hennef/Uckerath (1)	VB	N 3	61,8	91,5	1	0,0
962	<b>B 9, Westtangente Krefeld - (B 57 - B 9)</b> Westtangente Krefeld - (B 57 - B 9) (1)	WB*	N 2	24,3	36,0	1	0,0
963	<b>B 9, OU Kleve</b> OU Kleve (1)	WB*	N 2	2,9	4,3	1	0,0
964	<b>B 51, OU Bergisch-Born (B 51)</b> OU Bergisch-Born (B 51) (1)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
965	<b>B 51/B 481, OU Münster</b> OU Münster (3)	FD	N 2+ E 4		195,0	2	111,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
966	<b>B 51n, Brühl - Köln-Eifeltor (A 553 - A 4)</b> OU Köln/Meschenich (3) Köln/Meschenich (1)	VB	N 2/3	35,3	46,5	3	10,2
967	<b>B 54, OU Kierspe (Lausebergauftieg)</b> OU Kierspe (Lausebergauftieg) (1)	VB	N 2	28,9	42,8	1	0,0
968	<b>B 54, Lünen (B 236 - DB-Strecke)</b> Lünen (B 236 - DB-Strecke) (3)	VB	E 4	10,3	14,6	2	8,9
969	<b>B 54, AS Münster/N - Altenberge (L 579)</b> AS Münster/N - Altenberge (L 579) (1)	VB	E 4	30,8	45,6	1	0,0
970	<b>B 54, Altenberge (L 579) - Nordwalde</b> Altenberge (L 579) - Nordwalde (1)	VB	E 4	8,0	11,8	1	0,0
971	<b>B 54, Nordwalde - Borghorst (K 78)</b> Nordwalde - Borghorst (K 78) (0)	WB*	E 4	20,2	29,9	1	0,0
972	<b>B 54, AS Gronau/Ochtrup - Gronau (L 566)</b> AS Gronau/Ochtrup - Gronau (L 566) (0)	WB*	E 4	9,5	14,1	1	0,4
973	<b>B 55, OU Lennestadt-Bilstein</b> OU Lennestadt-Bilstein (0)	WB	N 2	93,7	138,7	1	0,0
974	<b>B 55, Lennestadt (Bonzelerhammer-Maumke)</b> Lennestadt (Bonzelerhammer-Maumke) (0)	WB	N 2	38,6	57,1	1	0,0
975	<b>B 55, OU Eslohe</b> OU Eslohe (0)	WB	N 2	30,5	45,1	1	0,0
976	<b>B 55, OU Bremke</b> OU Bremke (0)	WB	N 2	23,9	35,4	1	0,0
977	<b>B 55, OU Reiste</b> OU Reiste (0)	WB	N 2	6,0	8,9	1	0,0
978	<b>B 55, OU Meschede</b> OU Meschede (0)	WB	N 2	68,0	100,6	1	0,0
979	<b>B 55, OU Warstein</b> OU Warstein (1)	WB*	N 2	30,8	45,6	1	0,0
980	<b>B 55, Lippstadt - Rheda/Wiedenbrück (A 2)</b> OU Lippstadt (OU Erwitte - L 822) (0) OU Lippstadt (L 822- L 586n) (0)	WB	E 4	59,6	88,2	1	0,0
981	<b>B 56, Jülich - AS Düren (A 4)</b> Jülich - AS Düren (A 4) (0)	VB	E 4	52,2	77,2	1	0,0
982	<b>B 56, OU Euskirchen</b> OU Euskirchen (1)	WB*	N 2	33,8	50,0	1	0,0
983	<b>B 56, OU Ludendorf/Essig</b> OU Ludendorf/Essig (0)	WB	N 2	5,8	8,6	1	0,0
984	<b>B 56, OU Swisttal/Miel (m AS A 61)</b> OU Swisttal/Miel (m AS A 61) (1)	VB	N 2	11,7	17,3	1	0,0
985	<b>B 56, Bonn/Hardtberg - Birlinghoven/Dambroich</b> AS Bonn-Hardtberg (A 565) - Bonn (B 9) (0) Bonn/O (A 59) - Birlinghoven/Dambroich (0)	WB*	N 4	683,4	1.011,3	1	0,0
986	<b>B 56, Gangelt - Heinsberg</b> n Gangelt - AS Heinsberg (4)	FD	N 2		46,2	2	45,1
987	<b>B 56, O-OU Düren</b> O-OU Düren (4)	FD	N 2		47,3	2	44,4
988	<b>B 56, OU Vettweiss/Soller</b> OU Vettweiss/Soller (4)	FD	N 2		15,2	2	14,7
989	<b>B 56n, OU Much N</b> OU Much N (1)	WB*	N 2	10,4	15,4	1	0,0
990	<b>B 57, Puffendorf (B 56) - Erkelenz-Süd (A 46)</b> OU Gereonsweiler (1) OU Baal (1)	VB	N 2	14,7	21,8	1	0,0
991	<b>B 57, OU Marienbaum</b>	VB	N 2	6,4	9,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Marienbaum (0)						
992	<b>B 58/B 70, Alpen - Brünen</b> OU Wesel (3) OU Brünen (0)	VB	N 2/4	94,6	240,6	3	102,2
993	<b>B 58, OU Ahlen</b> OU Ahlen (0)	VB	N 2	37,6	55,6	1	0,0
994	<b>B 58, OU Beckum</b> OU Beckum (3)	FD	N 2		88,7	2	66,5
995	<b>B 59, AS Köln-Bocklemünd - Grevenbroich-Süd</b> OU Allrath (0) OU Sinsteden (4)	VB	N 2	14,5	17,4	3	8,7
996	<b>B 61, Rheda-Wiedenbrück (A 2) - Bielefeld/Ummeln</b> Rheda-Wiedenbrück (A 2) - Gütersloh (0) Gütersloh - Bielefeld/Ummeln (0)	VB	E 4	39,1	57,9	1	0,0
997	<b>B 61, Bad Oeynhausen - Dehme (Vorm Berg)</b> Bad Oeynhausen - Dehme (Vorm Berg) (0)	WB	N 2	13,4	19,8	1	0,0
998	<b>B 62, Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel</b> Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel (4)	FD	N 2		104,1	2	103,5
999	<b>B 62n, OU Erndtebrück</b> OU Erndtebrück (1)	VB	N 2/3	82,1	121,5	1	0,0
1000	<b>B 63, OU Hamm</b> OU Hamm (A 2 - K 35n) (1) OU Hamm (K 35n - Zentrum) (1)	VB	N 2	59,5	88,1	1	0,0
1001	<b>B 64/B 51, Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)</b> Münster (B 481) - ö Münster/Handorf (1) ö Münster/Handorf - Telgte (1) OU Warendorf (1) OU Beelen (1) OU Herzebrock/Clarholz (1)	VB	N 3+ E 4	137,1	291,1	3	0,0
1002	<b>B 64, Brakel - Holzminden</b> Brakel/Hembsen - Höxter/Ottbergen (1) Höxter/Ottbergen - Höxter-Godelheim (B 83) (2) Höxter/Godelheim - Höxter einschl. Anschluss B 83 (2) Beverungen/Wehrden - Höxter/Godelheim (2)	VB	N 2/3	67,4	162,9	3	5,5
1003	<b>B 65, Stirpe-Ölingen (B 51) - Bad Nenndorf (A 2)</b> Pr.Oldendorf (LGr. NI/NW) - Lübbecke (B 239) (1) Lübbecke (B 239) - Hille/Eickhorst (L 803) (0) OU Minden (Stadtgrenze-Erbeweg) (2)	VB	N 2/3	84,0	124,3	1	0,1
1004	<b>B 66, Lage - Lage - Lemgo (B 238a - B 238n)</b> Lage (B 239) - Lemgo (B 238) (0)	WB	N 3	12,6	18,6	1	0,0
1005	<b>B 66, Bielefeld</b> Bielefeld (0)	WB	N 4	101,7	150,5	1	0,0
1006	<b>B 66, Hillegossen - Asemissen</b> Bielefeld - Leopoldshöhe/Asemissen (3)	FD	N 4		36,9	2	21,9
1007	<b>B 66, OU Barntrup</b> OU Barntrup (3)	FD	N 2		46,7	2	39,0
1008	<b>B 67/B 474, Reken - Dülmen</b> Reken - Dülmen (A 43) (3)	VB	N 3	44,9	140,2	2	57,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>Bemerkung: BPI-Nr. 1008 und BPI-Nr. 1035 werden gemeinsam umgesetzt.</i>						
1009	<b>B 67, OU Uedem (A 57 - L 174)</b> OU Uedem (Südabschnitt A 57-L 77) (1) OU Uedem (Nordabschnitt L 77- L 174) (1)	VB	N 2	35,9	55,6	3	3,0
1010	<b>B 83, Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle</b> Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle (Anteil NW) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	VB	N 2	5,9	12,5	2	12,7
1011	<b>B 83, Würgassen - Beverungen</b> Würgassen - Beverungen (0)	WB*	N 2	22,7	33,6	1	0,0
1012	<b>B 83, OU Stahle</b> OU Stahle (0)	WB*	N 2	2,9	4,3	1	0,0
1013	<b>B 220, OU Kleve-Kellen</b> OU Kleve-Kellen (2)	VB	N 2	8,5	15,4	2	0,8
1014	<b>B 221, Geilenkirchen - AS Heinsberg (A 46)</b> Geilenkirchen - AS Heinsberg (A 46) (1)	VB	E 4	18,9	28,0	1	0,0
1015	<b>B 221, OU Unterbruch</b> OU Unterbruch (1)	VB	N 2	33,2	49,1	1	0,0
1016	<b>B 221, OU Scherpenseel</b> OU Scherpenseel (1)	VB	N 2	10,4	15,4	1	0,0
1017	<b>B 221, OU Wassenberg</b> OU Wassenberg (4)	FD	N 2		33,9	2	32,0
1018	<b>B 225, OU Alt-Marl</b> OU Alt-Marl (0)	VB	N 2	2,7	4,0	1	0,0
1019	<b>B 229, OU Neuenrade</b> OU Neuenrade (1)	VB	N 2	21,1	31,2	1	0,0
1020	<b>B 229, OU Balve</b> OU Balve (1, 3) <i>Bemerkung: Im Teilvorhaben liegen in Teilprojektabschnitten unterschiedliche Projektstände vor.</i>	VB	N 2	19,2	30,6	3	6,0
1021	<b>B 236, Dortmund/Schwerte - AS Schwerte (A 1)</b> Stadtgrenze DO/Schwerte - AS Schwerte (A 1) (3) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	E 4		31,3	2	33,4
1022	<b>B 237, OU Hückeswagen</b> OU Hückeswagen (2)	VB	N 2	18,4	27,2	1	0,0
1023	<b>B 237, OU Bergisch-Born (B 237)</b> OU Bergisch-Born (B 237) (1)	WB*	N 2	18,8	27,8	1	0,0
1024	<b>B 238, Lemgo - Bad Eilsen (B 66-A 2)</b> OU Lemgo (L 712 - B 238 alt) (2) OU Kalletal/Hohenhausen (1)	VB	N 2/4	26,3	44,4	3	0,2
1025	<b>B 239, Lage - Herford/Bad Salzuflen (A 2)</b> OU Lage (B 239 S - B 239 N) (1) Lage (B 239 N) - Bad Salzuflen/Schötmar (L 712) (1) Bad Salzuflen (L 712 - K 4) (1) Bad Salzuflen (K 4) - Herford (A 2) (2)	VB	N 3	96,7	171,5	3	2,3
1026	<b>B 239, Herford-Kirchlengern (w L 545 - L 782)</b> Herford (ö L 545) - Kirchlengern (L 782) (1)	VB	N 2	36,1	53,4	1	0,0
1027	<b>B 264, OU Golzheim</b> OU Golzheim (1)	VB	N 2	4,1	6,1	1	0,0
1028	<b>B 265, OU Schleiden/Gemünd - Zubringer Schleid</b> OU Schleiden/Gemünd - Zubringer Schleid (0)	WB	N 2	45,0	66,6	1	0,0
1029	<b>B 265, OU Weiler i.d. Ebene</b> OU Weiler i.d. Ebene (0)	WB	N 2	4,0	5,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1030	<b>B 265, OU Liblar - OU Hermülheim</b> OU Liblar - OU Hermülheim (0)	VB	E 4	14,8	21,9	1	0,0
1031	<b>B 265, OU Hürth/Hermülheim - Köln-Militär- ring</b> OU Hürth/Hermülheim - Köln/Militär- ring (4)	FD	E 4+ N 4		69,3	2	65,3
1032	<b>B 266, OU Mechernich/Roggendorf</b> OU Mechernich/Roggendorf (1)	VB	N 2	6,6	9,8	1	0,0
1033	<b>B 399, N-OU Düren</b> N-OU Düren, 1. BA (Westabschnitt) (2) Mittelabschnitt (Stadt Düren) (2) N-OU Düren, 3. BA (Ostabschnitt) (2)	VB	N 2/4	31,2	46,2	1	0,0
1034	<b>B 474, AK Dortmund-NW (A 2) - Olfen (B 235)</b> OU Waltrop (AK Dortmund-NW (A 2) - L 609) (2) OU Datteln (L 609 - B 235) (3)	VB	N 2/4	99,9	155,3	3	31,9
1035	<b>B 474/A 43, OU Dülmen (Nordabschnitt)</b> <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 1008 aufgeführt.</i>	VB	N 3				
1036	<b>B 475, OU Lippetal (B 475)</b> OU Lippetal/Oestinghausen (1) OU Lippetal/Hultrop (1)	VB	N 2	13,0	19,2	1	0,0
1037	<b>B 475, Beckum - Warendorf(A 2 - B 64)</b> OU Beckum-Neubeckum (K 6 - L 792) (1) OU Ennigerloh-Westkirchen (1)	VB	N 2	17,2	25,5	1	0,0
1038	<b>B 475, OU Saerbeck</b> OU Saerbeck (1)	VB	N 2	6,8	10,1	1	0,0
1039	<b>B 477, OU Niederaußem</b> OU Niederaußem (0)	WB	N 2	12,9	19,1	1	0,0
1040	<b>B 477, Bergheim/Rheidt</b> Bergheim/Rheidt (0)	WB	N 2	9,6	14,2	1	0,0
1041	<b>B 477, OU Rommerskirchen/Butzheim und Frixheim</b> OU Rommerskirchen/Butzheim und Frixheim (1)	VB	N 2	18,2	26,9	1	0,0
1042	<b>B 480, OU Olsberg/Wiemeringhausen</b> OU Olsberg/Wiemeringhausen (0)	WB	N 2	6,5	9,6	1	0,0
1043	<b>B 480, OU Brilon/Alme</b> OU Brilon/Alme (0)	WB	N 3	70,6	104,5	1	0,0
1044	<b>B 480, OU Bad Wünnenberg</b> OU Bad Wünnenberg (4)	FD	N 2		78,5	2	74,9
1045	<b>B 482, Porta Westfalica (A 2) - Weserbrücke</b> Porta Westfalica (A 2) - Weserbrücke (0)	VB	E 4	16,0	23,7	1	0,0
1046	<b>B 482, Porta Westfalica (L 780 - L 764)</b> Porta Westfalica (L 780 - L 764) (0)	WB	N 3	24,3	36,0	1	0,0
1047	<b>B 482, Minden - Petershagen (L 764 - K 6)</b> Minden - Petershagen (L 764 - K 6) (0)	WB	E 4	44,1	65,3	1	0,0
1048	<b>B 483, OU Schwelm</b> OU Schwelm (1)	VB	N 2	75,5	59,5	1	0,0
1049	<b>B 484, OU Overath</b> OU Overath (0)	WB	N 2/3	69,1	102,3	1	0,0
1050	<b>B 508n, Schameder - Frankenberg</b> Schameder - Frankenberg (0)	WB*	N 3	164,1	242,8	1	0,0
1051	<b>B 508n, T-OU Kreuztal (Querspange)</b> T-OU Kreuztal (Querspange) (2)	VB	N 3	37,1	64,0	3	2,2
1052	<b>B 508n, OU Kreuztal-Ferndorf</b> OU Kreuztal-Ferndorf (1)	VB	N 2/3	67,2	99,4	1	0,0
1053	<b>B 508n, OU Hilchenbach</b> OU Hilchenbach (1)	VB	N 2/3	56,7	83,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1054	<b>B 513, OU Harsewinkel</b> OU Harsewinkel (0)	VB	N 2	7,7	11,4	1	0,0
1055	<b>B 516, OU Ense/Ruhne</b> OU Ense/Ruhne (0)	VB	N 2	6,6	9,8	1	0,0
1056	<b>B 525, OU Nottuln</b> OU Nottuln (4)	FD	N 2		24,3	2	23,1
1057	<b>B 528, S-OU Kamp-Lintfort</b> S-OU Kamp-Lintfort (1)	VB	N 2	14,8	21,9	1	2,8
1058	<b>B 611, Vlotho/Exter - Löhne/Wittel (A 2 - L 860)</b> Vlotho/Exter - Löhne/Wittel (A 2 - L 860) (4)	FD	N 2		26,3	2	24,9
<b>Rheinland-Pfalz</b>							
1059	<b>A 1, AS Kelberg (B 410) - AS Adenau (L 10)</b> AS Kelberg (B 410) - AS Adenau (L 10) (2)	VB	N 4	204,9	303,2	1	3,4
1060	<b>A 1, AS Adenau (L 10) - AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil RP)</b> AS Adenau (L 10) - AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil RP) (1)	VB	N 4	99,7	115,3	3	0,1
1061	<b>A 6, AK Landstuhl - AS Kaiserslautern-W</b> AK Landstuhl - AS Kaiserslautern-W (0)	WB*	E 6	115,1	128,3	3	0,0
1062	<b>A 6, AS Kaiserslautern/W - AS Kaiserslautern/O</b> AS Kaiserslautern-W - AD Kaiserslautern-O (3)	FD	E 6		133,7	2	130,5
1063	<b>A 60, AD Nahetal - AS Ingelheim-W</b> AD Nahetal - AS Ingelheim-W (0)	WB*	E 6	51,0	75,5	1	0,0
1064	<b>A 60, AS Ingelheim-W - AS Heidesheim</b> AS Ingelheim-W - AS Heidesheim (1)	VB-E	E 6	59,7	88,3	1	0,0
1065	<b>A 60, AS Heidesheim - AD Mainz</b> AS Heidesheim - AD Mainz (0)	VB	E 6	15,9	26,3	2	0,0
1066	<b>A 60, AD Mainz - AK Mainz-S</b> AD Mainz - AS Mainz-Finthen (1) AS Mainz-Finthen - AK Mainz-S (1)	VB-E	E 6	121,7	200,7	3	0,5
1067	<b>A 61, LGr. NW/RP - AD Sinzig</b> LGr. NW/RP - AD Sinzig (0)	VB-E	E 6	393,8	582,8	1	0,0
1068	<b>A 61, AD Sinzig - AS Mendig</b> AD Sinzig - AS Mendig (0)	VB-E	E 6	267,2	395,4	1	0,0
1069	<b>A 61, AS Mendig - AK Koblenz</b> AS Mendig - AK Koblenz (0)	WB	E 6	245,1	362,7	1	0,0
1070	<b>A 61, AK Koblenz - AS Rheinböllen</b> AK Koblenz - AS Waldesch (0) AS Waldesch - AS Pfalzfeld (0) AS Pfalzfeld - AS Rheinböllen (0)	WB*	E 6	459,6	680,1	1	0,0
1071	<b>A 61, T+R Hunsrück - AD Nahetal</b> T+R Hunsrück - AD Nahetal (0)	WB*	E 6	161,8	239,4	1	0,0
1072	<b>A 61, AD Nahetal - AK Frankenthal</b> AD Nahetal - AS Gau-Bickelheim (0) AS Gau-Bickelheim - AS Alzey (0) AS Alzey - AS Mörsstadt (0) AS Mörsstadt - AK Frankenthal (0)	WB*	E 6	549,2	812,7	1	0,0
1073	<b>A 61, AS Rheinböllen - T+R-Anlage Hunsrück</b> AS Rheinböllen -T+R-Anlage Hunsrück (3)	FD	E 6		150,9	2	86,5
1074	<b>A 61, LGr. RP/BW - AK Frankenthal</b> Rheinbrücke Speyer (LGr. BW/RP) - AK Mutterstadt (2) AK Mutterstadt - AK Frankenthal (2) <i>Bemerkung: Der Ausbau ist im Rahmen eines ÖPP-Projektes geplant, sofern sich dieses gegenüber der konventionellen Beschaffungsvariante als mindestens ebenso wirtschaftlich erweist. Für das ÖPP-Projekt</i>	FD-E	E 6		22,3	2	7,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>zwischen der Landesgrenze RP/BW und Frankenthal sind im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1,4 Mrd. Euro vorgesehen. Hier sind die voraussichtlichen Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>						
1075	<b>A 63, AS Klein-Winternheim - AS Saulheim</b> AS Klein-Winternheim - AS Saulheim (0)	WB	E 6	60,0	88,8	1	0,0
1076	<b>A 64, Biewertalbrücke</b> Biewertalbrücke (1)	FD	E 4		54,9	2	0,0
1077	<b>A 643, AK Schiersteiner Kreuz - Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz</b> AD Mainz - AS Mainz/Gonsenheim (0) AS Mainz/Gonsenheim - Rheinbrücke Schierstein (2) <i>Bemerkung: Für den Ersatzneubau Rheinbrücke Schierstein ist der Anteil RP ausgewiesen.</i>	FD	N 6+ E 6		248,9	3	47,3
1078	<b>B 8n, LGr. NW/RP - Altenkirchen</b> OU Kircheib (1) OU Hasselbach (1) OU Weyerbusch (1) OU Helmenzen (1)	VB	N 3	68,9	102,0	1	0,0
1079	<b>B 9n, OU Nierstein (B 9)</b> OU Nierstein (B 9) (1)	VB	N 2	64,2	258,7	2	0,0
1080	<b>B 10, Hinterweidenthal - Hauenstein</b> Hinterweidenthal - Hauenstein (1)	VB	E 4	29,4	136,4	3	0,2
1081	<b>B 10, Hauenstein - Wellbachtal (B 48)</b> Hauenstein - Wellbachtal (B 48) (1)	VB	E 4	69,3	102,6	1	0,0
1082	<b>B 10, Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O</b> Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O (1)	WB*	E 4	158,7	340,1	3	0,0
1083	<b>B 10, AS Annweiler-O - Godramstein</b> AS Annweiler-O - Godramstein (1)	WB*	E 4	85,3	112,7	2	0,0
1084	<b>B 10, Godramstein - Landau (A 65)</b> Godramstein - Landau (A 65) (3)	VB	E 4	27,3	58,1	2	36,2
1085	<b>B 10, Wallmersbach - Hinterweidenthal</b> Walmersbach - Hinterweidenthal (4)	FD	E 4		58,5	2	54,7
1086	<b>B 36/B 293, Wörth am Rhein (B 9) - Karlsruhe</b> Wörth am Rhein (B 9) - LGr. RP/BW (2)	VB	N 4	75,5	94,4	2	4,4
1087	<b>B 38, OU Impflingen</b> OU Impflingen (4)	FD	N 2		19,2	2	16,0
1088	<b>B 41, Steinhardt (L 233) - Waldböckelheim (L 108)</b> Steinhardt (L 233) - Waldböckelheim (L 108) (1)	VB	E 4	22,5	37,4	2	0,0
1089	<b>B 41, OU Hochstetten-Dhaun</b> OU Hochstetten-Dhaun (4)	FD	N 2		39,7	2	34,3
1090	<b>B 41n, OU Niederbrombach-Oberbrombach und Rötweiler</b> OU Niederbrombach - Oberbrombach und Rötweiler (1)	WB*	N 2	52,0	89,5	3	0,0
1091	<b>B 41n, OU Martinstein</b> OU Martinstein (1)	VB	N 2	21,9	44,8	3	0,0
1092	<b>B 42n, OU Leutesdorf - (Bahnparallele)</b> OU Leutesdorf - (Bahnparallele) (1)	WB*	N 2	18,3	27,9	3	0,0
1093	<b>B 47, Südumgehung Worms</b> Verlegung bei Worms (Kolpingstr./ K 17 - B 9) (3)	FD	N 4+ E 4		63,8	2	29,6
1094	<b>B 48n, OU Klingenmünster</b> OU Klingenmünster (2)	WB*	N 2	21,5	40,6	3	0,0
1095	<b>B 48n, OU Imsweiler</b> OU Imsweiler (3)	VB	N 2	22,6	66,0	2	48,2

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1096	<b>B 49n, OU Igel</b> OU Igel (0)	WB	N 2	59,9	88,6	1	0,0
1097	<b>B 49n, OU Trier-Zewen</b> OU Trier-Zewen (1)	VB	N 2	28,6	42,3	1	0,0
1098	<b>B 50, A 1/A 60 - Flughafen</b> B 50 alt (Platten) - Zubringer B 53 neu (4) Zubringer B53 neu - Zubringer B 50 alt (Longkamp) (4) Longkamp (B 50 alt) - "Zolleiche" (1) "Zolleiche" - KGr. Bernkastel-Wittlich/Rhein-Hunsrück-Kreis (2) KGr. Bernkastel-Wittliche/Rhein-Hunsrück-Kreis - Flughafen Hahn (1)	FD	E 4+ N 4		535,0	3	375,1
1099	<b>B 51, OU Konz-Könen</b> OU Konz-Könen (4)	FD	N 2		25,5	2	24,3
1100	<b>B 51n, Westumfahrung Trier</b> Westumfahrung Trier (1)	VB	N 2/4	60,1	88,9	1	0,0
1101	<b>B 51n, OU Ayl</b> OU Ayl (1)	VB	N 2	19,3	28,6	1	0,0
1102	<b>B 54n/B 417, LGr. HE/RP (L 319) - Freindiez</b> LGr. HE/RP (L 319) - Freindiez (0)	WB	N 2	12,4	18,4	1	0,0
1103	<b>B 54n/B 417, LGr. HE/RP (L 319) - B 54</b> LGr. HE/RP (L 319) - B 54 (0)	WB	N 2	14,7	21,8	1	0,0
1104	<b>B 54n, OU Flacht-Niederneisen</b> OU Flacht-Niederneisen (1)	VB	N 2	18,9	28,0	1	0,0
1105	<b>B 54n, Rennerod - Waldmühlen</b> OU Waldmühlen (0) OU Rennerod (2)	VB	N 3	17,8	24,5	3	0,0
1106	<b>B 62n, OU Mudersbach</b> OU Mudersbach (1)	WB*	N 2	39,0	57,7	1	0,0
1107	<b>B 255, OU Niederahr - Ettinghausen-Hahner Kreuz</b> OU Niederahr - Ettinghausen - Hahner Kreuz (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		51,9	2	54,9
1108	<b>B 255n, OU Rothenbach und OU Langenhahn</b> OU Rothenbach und OU Langenhahn (0)	WB*	N 3	28,2	41,7	1	0,0
1109	<b>B 256n, OU Willroth</b> OU Willroth (1)	VB	N 2	1,8	2,7	1	0,0
1110	<b>B 256n, OU Gierender Höhe</b> OU Gierender Höhe (1)	WB*	N 2	12,2	18,1	1	0,0
1111	<b>B 256n, OU Straßenhaus</b> OU Straßenhaus (2)	VB	N 2/3	16,8	20,2	3	0,0
1112	<b>B 266, Bad Neuenahr - Bad Neuenahr/O</b> Bad Neuenahr (A 573) - Bad Neuenahr/O (4)	FD	N 4		47,4	2	45,7
1113	<b>B 266n, Ahrquerung</b> Ahrquerung (1)	VB	N 4	74,3	110,0	1	0,0
1114	<b>B 269n, OU Birkenfeld</b> OU Birkenfeld (0)	WB	N 2	10,0	14,8	1	0,0
1115	<b>B 270n, OU Olsbrücken</b> OU Olsbrücken (2)	VB	N 2	13,5	30,0	2	0,0
1116	<b>B 271, OU Kirchheim a.d.W.</b> OU Kirchheim (4)	FD	N 2		25,2	2	22,2
1117	<b>B 271n, Grünstadt - Bad Dürkheim</b> OU Herxheim (1) OU Kallstadt-Ungstein (2)	VB	N 2	43,7	80,6	3	0,0
1118	<b>B 327, OU Gödenroth</b>	FD	N 2		15,0	2	14,3



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Gödenroth (4)						
1119	<b>B 413n, OU Dierdorf</b> OU Dierdorf (0)	WB	N 2	25,0	37,0	1	0,0
1120	<b>B 414n, OU Kirburg</b> OU Kirburg (0)	WB*	N 2	14,6	21,6	1	0,0
1121	<b>B 414n, OU Nister-Möhrendorf</b> OU Nister-Möhrendorf (0)	WB*	N 3	20,0	29,6	1	0,0
1122	<b>B 417n, OU Diez</b> Verlegung in Diez (Kleine Tunnellösung) (4)	VB	N 2	16,7	39,3	2	37,5
1123	<b>B 420n, OU Gau-Bickelheim</b> OU Gau-Bickelheim (0)	WB	N 2	8,3	12,3	1	0,0
1124	<b>B 420n, OU Wörrstadt</b> OU Wörrstadt (0)	WB*	N 2	29,6	43,8	1	0,0
1125	<b>B 420n, OU Nierstein (B 420)</b> OU Nierstein (B 420) (1)	WB*	N 2	105,3	155,8	1	0,0
1126	<b>B 423n, OU Schönenberg-Kübelberg</b> OU Schönenberg-Kübelberg (1)	WB*	N 2	12,5	18,5	1	0,0
1127	<b>B 427, OU Bad Bergzabern</b> OU Bad Bergzabern (3)	FD	N 2		127,0	2	66,7
1128	<b>B 427n, OU Hinterweidenthal</b> OU Hinterweidenthal (0)	WB	N 2	30,1	44,5	1	0,0
<b>Saarland</b>							
1129	<b>A 1, A 1 - A 623</b> A 1 - A 623 (0)	WB*	N 4	61,5	91,0	1	0,0
1130	<b>A 8, AS Merzig/Wellingen - AS Merzig/Schwemlingen</b> AS Merzig/Wellingen - AS Merzig/Schwemlingen (4)	FD	E 4		44,1	2	40,4
1131	<b>A 623, A 623 - A 620</b> A 623 - A 620 (1)	WB*	E 4	66,6	98,6	1	0,0
1132	<b>B 51, OU Saarlouis-Roden</b> OU Saarlouis-Roden (4)	VB	N 2	11,8	14,0	2	12,9
1133	<b>B 268, OU Nunkirchen</b> OU Nunkirchen (0)	VB	N 2	28,7	42,5	1	0,0
1134	<b>B 269, OU Lebach</b> OU Lebach (1)	VB	N 2	20,8	30,8	1	0,0
1135	<b>B 269, OU Saarlouis-Fraulautern</b> OU Saarlouis-Fraulautern (1)	VB	N 2	14,8	21,9	1	0,0
1136	<b>B 269, OU Nalbach</b> OU Nalbach (0)	WB	N 2	21,1	31,2	1	0,0
1137	<b>B 423, OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker</b> OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker (2)	VB	N 2	26,8	39,9	3	0,0
<b>Sachsen</b>							
1138	<b>A 14, AS Leipzig-O - AD Parthenaue</b> AS Leipzig-O (B 6) (o) - AD Parthenaue (A 14/A 38) (1)	FD	E 6		63,1	3	0,0
1139	<b>A 72, Zwickau - Chemnitz</b> AS Zwickau-Ost - AS Stollberg-West (0) AS Stollberg-West - AS Chemnitz-Süd (0)	WB	E 6	199,7	295,5	1	0,0
1140	<b>A 72, Borna-Nord - AD A 38/A 72</b> AS Borna-N (B 95) - AS Rötha, BA 5.1 (4) AS Rötha - AD Leipzig-S (A 38), BA 5.2 (3) <i>Bemerkung: AS Rötha - AD Leipzig-S (A 38) ist eine Maßnahme nach InvKG.</i>	FD	E 4+ N 4		388,2	2	326,6
1141	<b>B 2, OU Groitzsch/Audigast</b> OU Groitzsch/Audigast (1)	VB	N 2	15,5	17,7	2	0,0
1142	<b>B 2, Verlegung bei Zwenkau</b>	WB*	N 2	11,5	17,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Verlegung bei Zwenkau (0)						
1143	<b>B 2, OU Hohenossig</b> OU Hohenossig (1)	VB	N 2	6,5	9,6	1	0,0
1144	<b>B 2, OU Krensdorf</b> OU Krensdorf (1)	WB*	N 2	8,9	13,2	1	0,0
1145	<b>B 2, OU Wellaune</b> OU Wellaune (2)	VB	N 2	5,9	7,8	2	0,0
1146	<b>B 6, OU Kühren</b> OU Kühren (0)	WB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
1147	<b>B 6, Verlegung in Dresden-Cossebaude</b> Verlegung in Dresden-Cossebaude (1)	VB	N 2	62,7	121,7	3	0,1
1148	<b>B 87n, Leipzig (A 14) - Löhsten (LGr. SN/BB)</b> Leipzig (A 14) - Eilenburg (1) Eilenburg - w Torgau (1) OU Torgau (0) ö Torgau (0)	WB*	N 2/3/4	301,4	446,0	1	0,0
1149	<b>B 92, A 72, AS Plauen-Süd - Plauen</b> AS Plauen-Süd (A 72) - Plauen (1)	WB*	E 4	10,8	16,0	1	0,0
1150	<b>B 94, Reichenbach - A 72</b> Reichenbach - A 72 (0)	WB	E 4	15,7	23,2	1	0,0
1151	<b>B 94, Verlegung in Reichenbach</b> Verlegung in Reichenbach (0)	WB	N 2	20,9	30,9	1	0,0
1152	<b>B 95, OU Wiesa/Schönfeld</b> OU Wiesa/Schönfeld (1)	VB	N 2	17,5	25,9	1	0,0
1153	<b>B 95, OU Thum/Ehrenfriedersdorf</b> OU Thum/Ehrenfriedersdorf (1)	WB*	N 2/3	34,3	50,8	1	0,0
1154	<b>B 95, OU Burkhardtsdorf</b> OU Burkhardtsdorf (0)	WB*	N 2	26,0	38,5	1	0,0
1155	<b>B 96, OU Hoyerswerda</b> OU Hoyerswerda (4)	FD	N 2		16,7	2	14,8
1156	<b>B 97, OU Ottendorf-Okrilla mit AS</b> OU Ottendorf-Okrilla mit AS (1)	VB	N 2	37,6	42,5	3	0,0
1157	<b>B 98, Riesa - A 13</b> OU Glaubitz (1) OU Wildenhain (1) OU Schönfeld (2) OU Quersa (1)	VB	N 2	27,2	47,1	3	0,0
1158	<b>B 98, OU Thiendorf</b> OU Thiendorf (0)	WB	N 2	5,6	8,3	1	0,0
1159	<b>B 101, Verlegung in Aue (S 255)</b> Verlegung in Aue (S 255) (0)	WB	N 2	52,7	78,0	1	0,0
1160	<b>B 101, OU Scheibenberg</b> OU Scheibenberg (0)	WB	N 2	24,7	36,6	1	0,0
1161	<b>B 101, OU Schlettau und OU Annaberg-Buchholz</b> OU Schlettau und OU Annaberg-Buchholz (1)	WB*	N 2	34,8	51,5	1	0,0
1162	<b>B 101, OU Wolkenstein</b> Verlegung s Wolkenstein (1) OU Wolkenstein/Gehringwalde (0)	WB*	N 2/3	38,5	57,0	1	0,0
1163	<b>B 101, Verlegung in Priestewitz</b> Verlegung in Priestewitz (1)	WB*	N 2	12,4	18,4	1	0,0
1164	<b>B 101, OU Brand-Erbisdorf</b> OU Brand-Erbisdorf (1)	WB*	N 2	20,1	29,7	1	0,0
1165	<b>B 101, Brand-Erbisdorf - Freiberg</b> Brand-Erbisdorf - Freiberg (0)	WB	E 4	4,5	6,7	1	0,0
1166	<b>B 101/B 173, OU Freiberg</b>	VB		101,0	149,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Freiberg-O (2) OU Freiberg-W (2)		N 2/3				
1167	<b>B 101, Neu-/Ausbau südlich Siebenlehn</b> Neu-/Ausbau südlich Siebenlehn (1)	VB	N 2	33,9	69,0	3	0,0
1168	<b>B 107, TOU Colditz mit Neubau Muldebrücke</b> TOU Colditz mit Neubau Muldebrücke (0)	WB	N 2	16,2	24,0	1	0,0
1169	<b>B 107, OU Trebsen</b> OU Trebsen (0)	WB	N 2	10,9	16,1	1	0,0
1170	<b>B 107, OU Grimma (3. BA)</b> OU Grimma (3. BA) (2)	FD	N 2		23,2	3	0,0
1171	<b>B 115, OU Krauschwitz</b> OU Krauschwitz (1)	VB	N 2	9,7	14,4	1	0,0
1172	<b>B 156, OU Malschwitz/Niedergurig</b> OU Malschwitz/Niedergurig (2)	VB	N 2	6,2	8,5	3	0,0
1173	<b>B 156, OU Bluno</b> OU Bluno (1)	WB*	N 2	7,1	8,3	3	0,0
1174	<b>B 169, OU Bad Schlema</b> OU Bad Schlema (0)	WB	E 4	112,2	166,0	1	0,0
1175	<b>B 169, OU Greifendorf</b> OU Greifendorf (0)	WB*	N 2	5,9	8,7	1	0,0
1176	<b>B 169, A 14, AS Döbeln-Nord - Salbitz</b> AS Döbeln-Nord (A 14) - Salbitz (1)	VB	N 3	29,6	72,6	3	0,0
1177	<b>B 169, Salbitz - B 6</b> Salbitz - B 6 (3.BA) (2)	VB	N 3	29,3	54,0	3	0,8
1178	<b>B 169, OU Lichtensee</b> OU Lichtensee (0)	WB	N 2	4,8	7,1	1	0,0
1179	<b>B 169, OU Göltzschtal</b> OU Göltzschtal (4)	FD	N 2		60,9	2	56,0
1180	<b>B 172, OU Pirna</b> OU Pirna (3)	VB	N 2/4	76,9	171,9	2	135,0
1181	<b>B 173, Plauen - A 72, AS Plauen-Ost</b> Plauen - AS Plauen-Ost (A 72) (1)	VB	E 4	22,3	33,0	1	0,0
1182	<b>B 173, OU Oederan</b> OU Oederan (1)	WB*	N 2	23,8	35,2	1	0,0
1183	<b>B 173, OU Flöha (2. BA)</b> OU Flöha (2. BA) (2)	FD	N 2		28,0	3	0,0
1184	<b>B 174/B 107, Reitzenhain - A 4, AS Chemnitz-Ost</b> Südverbund Chemnitz - Ebersdorf (2) Ebersdorf - A 4 AS Chemnitz Ost (2) Reitzenhain (1) OU Großsolbersdorf/Hohndorf (1)	VB	N 2/3/4	140,9	239,2	3	0,0
1185	<b>B 175, OU Waldenburg - (2. BA)</b> OU Waldenburg (2. BA) (0)	WB	N 2	14,4	21,3	1	0,0
1186	<b>B 175, OU Rochlitz</b> OU Rochlitz (0)	WB	N 2	36,1	53,4	1	0,0
1187	<b>B 175, Ausbau w Glauchau</b> Ausbau w Glauchau (2)	VB	E 4	49,6	43,5	3	10,1
1188	<b>B 178, Zittau - Niederoderwitz</b> Zittau - Niederoderwitz (BA 3.3) (3)	FD	N 3		51,2	2	9,6
1189	<b>B 178, Nostitz - A 4</b> Nostitz (S 112) - A 4 (BA 1.1) (1) <i>Bemerkung: Maßnahme nach InvKG.</i>	FD	N 3		106,7	3	0,0
1190	<b>B 180, OU Oberlungwitz</b> OU Oberlungwitz (1)	VB	N 2	3,3	4,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1191	<b>B 180, Verlegung bei Thalheim</b> Verlegung bei Thalheim (0)	WB*	N 2	11,9	17,6	1	0,0
1192	<b>B 181, Neu-/Ausbau w Leipzig</b> Neu-/Ausbau w Leipzig (2)	VB	N 4+ E 4	15,5	10,3	2	0,0
1193	<b>B 182, OU Strehla</b> OU Strehla (1)	VB	N 2	14,9	16,3	3	0,0
1194	<b>B 183, OU Bad Döben</b> OU Bad Döben (0)	WB*	N 2	13,6	20,1	1	0,0
1195	<b>B 186, Verlegung westl. Markranstädt</b> Verlegung westl. Markranstädt (1)	VB	N 2	20,3	17,3	2	0,0
1196	<b>B 282, OU Syrau</b> OU Syrau (0)	WB	N 2	18,7	27,7	1	0,0
<b>Sachsen-Anhalt</b>							
1197	<b>A 14, AS Dahlenwarsleben - Wittenberge (LGr. ST/BB)</b> AS Dahlenwarsleben - AS Wolmirstedt (BA 1.1) (3) AS Lüderitz (o) (L30) - AS Stendal-Mitte (BA 1.5.) (3) AS Stendal-Mitte - AS Osterburg (m) (BA 2.1) (3) AS Osterburg (o) - AS Seehausen (m) (BA 2.2) (3) AS Seehausen (o) - LGr. ST/BB (BA 3.1/3.2a) (3)	VB	N 4	673,0	949,3	2	86,0
1198	<b>A 14, Wolmirstedt - Lüderitz</b> AS Wolmirstedt (m) - n Colbitz (BA 1.2) (4) n Colbitz - n AS Tangerhütte (BA 1.3) (4) AS Tangerhütte (o) - AS Lüderitz (m) (BA 1.4) (3)	FD	N 4		344,3	2	286,1
1199	<b>A 143, AS Halle/Neustadt - AD Halle-N</b> AS Halle-Neustadt (o) - AD Halle-N (A 14) (m) (3)	FD	N 4		515,8	2	101,0
1200	<b>B 1, OU Burg</b> OU Burg (1)	VB	N 3	31,4	46,5	1	0,0
1201	<b>B 1, OU Genthin</b> OU Genthin (0)	WB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
1202	<b>B 2, OU Giebelroth</b> OU Giebelroth (0)	WB	N 2	4,7	7,0	1	0,0
1203	<b>B 2, OU Droßdorf</b> OU Droßdorf (0)	WB	N 2	9,3	13,8	1	0,0
1204	<b>B 2, O-OU Wittenberg</b> OU Wittenberg/O (2)	FD	N 2		10,8	1	0,0
1205	<b>B 2/B 100, OU Eutzsch</b> OU Eutzsch (4)	FD	N 2		17,6	2	16,1
1206	<b>B 6, AS Großkugel (A 9) - Halle/Bruckdorf</b> OU Großkugel und OU Gröbers (1) OU Bruckdorf (1)	VB	N 2	26,3	35,4	3	0,0
1207	<b>B 6n, AS B 6n (A 9) - B 184</b> AS B 6n (A 9) - B 184 (1)	VB	N 4	24,9	13,4	3	0,0
1208	<b>B 6n, OU Bernburg - A 9</b> Köthen - A 9 (17. BA) (3)	FD	N 2/4		74,7	2	37,9
1209	<b>B 7, OU Kretzschau - Döschwitz (B 180)</b> OU Kretzschau - Döschwitz (B 180) (0)	WB	N 2	24,7	36,6	1	0,0
1210	<b>B 27, TOU Hüttenrode</b> TOU Hüttenrode (1)	WB*	N 2	7,6	12,4	2	0,0
1211	<b>B 71, OU Estedt</b> OU Estedt (1)	VB	N 2	5,7	9,2	3	0,0
1212	<b>B 71, OU Kakerbeck</b> OU Kakerbeck (0)	WB	N 3	11,3	16,7	1	0,0
1213	<b>B 71, OU Mahlsdorf</b> OU Mahlsdorf (0)	WB*	N 2	10,3	15,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1214	<b>B 71n, OU Letzlingen</b> OU Letzlingen (0)	WB	N 2/3	17,2	25,5	1	0,0
1215	<b>B 71n, A 14 - Haldensleben</b> OU Wedringen (4) OU Vahldorf (1)	VB	N 3	63,7	116,2	3	53,6
1216	<b>B 79, OU Athenstedt</b> OU Athenstedt (0)	WB	N 2	4,5	6,7	1	0,0
1217	<b>B 79, OU Halberstadt - Harsleben</b> OU Halberstadt - Harsleben (4)	FD	N 2		40,5	2	38,0
1218	<b>B 80, OU Aseleben</b> OU Aseleben (0)	VB	N 2+ N 4	8,8	13,0	1	0,0
1219	<b>B 81, OU Blankenburg</b> OU Blankenburg (0)	WB	N 2	61,2	90,6	1	0,0
1220	<b>B 81, Halberstadt - AS Heimbürg (B 6n)</b> Halberstadt - AS Heimbürg (B 6n) (0)	WB	E 4	40,8	60,4	1	0,0
1221	<b>B 81, OU Halberstadt</b> OU Halberstadt (1)	VB	N 3	42,0	62,2	1	0,0
1222	<b>B 85, OU Kelbra-Berga</b> OU Kelbra-Berga (0)	WB	N 2	38,5	57,0	1	0,0
1223	<b>B 86, OU Mansfeld</b> OU Mansfeld (1)	WB*	N 2	15,3	22,6	1	0,0
1224	<b>B 87/B 180, OU Wethau</b> OU Wethau (1)	WB*	N 2	37,9	56,1	1	0,0
1225	<b>B 87, OU Weißenfels (Südtangente)</b> OU Weißenfels (Südtangente) (1)	VB	N 2	24,5	45,6	3	0,0
1226	<b>B 87, Naumburg - LGr. ST/TH</b> OU Naumburg (1) OU Bad Kösen (3) OU Taugwitz/ OU Poppel - OU Gernstedt (0) OU Eckartsberga (1) <i>Bemerkung: OU Bad Kösen ist eine Maßnahme nach InvKG.</i>	VB	N 2	102,8	236,4	3	39,9
1227	<b>B 91, OU Naundorf</b> OU Naundorf (0)	WB*	N 2	8,9	13,2	1	0,0
1228	<b>B 91, OU Deuben</b> OU Deuben (0)	WB	N 2	14,3	21,2	1	0,0
1229	<b>B 91, OU Theißen</b> OU Theißen (4)	FD	N 2		50,0	2	45,5
1230	<b>B 107, OU Oranienbaum</b> OU Oranienbaum (1)	VB	N 2	12,6	18,6	1	0,0
1231	<b>B 107, OU Jerichow</b> OU Jerichow (1)	VB	N 2	11,1	16,4	1	0,0
1232	<b>B 107, OU Sandau</b> OU Sandau (0)	WB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
1233	<b>B 180, OU Naumburg</b> OU Naumburg (0)	WB	N 2	59,2	87,6	1	0,0
1234	<b>B 180, OU Farnstädt</b> OU Farnstädt (0)	WB*	N 2/3	8,4	12,4	1	0,0
1235	<b>B 180, OU Aschersleben/Süd - Quenstedt</b> OU Aschersleben/S - Quenstedt (3) <i>Bemerkung: Maßnahme nach InvKG.</i>	VB	N 2	26,2	48,2	2	11,2
1236	<b>B 181, OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg</b> OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg (1)	VB	N 3	89,3	269,2	3	0,0
1237	<b>B 183, OU Bitterfeld</b> OU Bitterfeld (0)	WB*	N 2	81,4	120,5	1	0,0
1238	<b>B 183, OU Gnetsch</b>	WB	N 2	3,1	4,6	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Gnetsch (0)						
1239	<b>B 183, OU Prosigk</b> OU Prosigk (0)	VB	N 2	5,0	7,4	1	0,0
1240	<b>B 184, OU Roßlau/Tornau</b> OU Roßlau/Tornau (1)	VB	N 2	34,5	58,3	3	0,0
1241	<b>B 184, OU Zerbst</b> OU Zerbst (0)	WB	N 2/3	28,4	42,0	1	0,0
1242	<b>B 184, OU Wahlitz/OU Menz/OU Königsborn und OU Heyrothsberge</b> OU Wahlitz/ OU Menz/OU Königsborn und OU Heyrothsberge (1)	VB	N 2/3	34,1	79,6	3	0,0
1243	<b>B 185, OU Mosigkau</b> OU Mosigkau (0)	WB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
1244	<b>B 185, OU Köthen</b> OU Köthen (0)	WB	N 2	13,1	19,4	1	0,0
1245	<b>B 185, OU Ballenstedt</b> OU Ballenstedt (1)	WB*	N 2	12,6	22,8	2	0,0
1246	<b>B 187, OU Holzdorf</b> OU Holzdorf (0)	WB	N 2	11,9	17,6	1	0,0
1247	<b>B 187, OU Jessen - Mühlanger</b> OU Jessen - Mühlanger (1)	VB	N 3	48,1	71,2	1	0,0
1248	<b>B 187, AS Coswig - Wittenberg</b> OU Coswig - Griebö (1) NOU Wittenberg (1)	VB	N 2/3	104,5	190,2	3	0,0
1249	<b>B 187a, OU Aken (mit Elbquerung)</b> OU Aken (mit Elbquerung) (0)	WB	N 2	103,0	152,4	1	0,0
1250	<b>B 188, OU Kloster Neuendorf/OU Jävenitz und OU Hottendorf</b> OU Kloster Neuendorf/OU Jävenitz und OU Hottendorf (1)	WB*	N 2	20,4	30,2	1	0,0
1251	<b>B 188, OU Miesterhorst</b> OU Miesterhorst (2)	VB	N 2	13,4	22,4	2	0,4
1252	<b>B 188, OU Oebisfelde (2. BA)</b> OU Oebisfelde (2. BA) (4)	VB	N 2	21,8	45,3	2	41,9
1253	<b>B 190n, LGr. ST/NI - A 14</b> LGr. ST/NI - A 14 (1)	WB*	N 3	244,3	361,5	1	0,0
1254	<b>B 244, OU Wernigerode</b> OU Wernigerode (1)	VB	N 2	90,4	133,8	1	0,0
1255	<b>B 246/B 246a, OU Wanzleben</b> OU Wanzleben (1)	VB	N 2/3	20,0	29,6	1	0,0
1256	<b>B 246a, OU Möckern</b> OU Möckern (0)	WB	N 2	25,8	38,2	1	0,0
1257	<b>B 246a, OU Altenweddingen</b> OU Altenweddingen (0)	WB	N 2	10,8	16,0	1	0,0
<b>Schleswig-Holstein</b>							
1258	<b>A 7, LGr. SH/HH - AD Bordesholm</b> LGr. SH/HH (AS Schnelsen) - AS Quickborn (4) AS Quickborn - AS Kaltenkirchen (4) AS Kaltenkirchen - AS Bad Bramstedt (4) AS Bad Bramstedt - AS Großenaspe (4) AS Großenaspe - AS Neumünster-N (4) AS Neumünster-N - AD Bordesholm (A 215) (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 7, AD Hamburg-NW - AD Bordesholm", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.536 Mio. Euro ausgewiesen</i>	FD	E 6		28,0	2	23,5

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP für den Teilabschnitt "LGr. HH/SH - AD Bordesholm" ausgewiesen.</i>						
1259	<b>A 20, Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23)</b> Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23) (2)	VB	N 4	207,4	280,0	3	4,0
1260	<b>A 20, Drochtersen (Trog Süd) - Glückstadt (B 431)</b> LGr. NI/SH (Elbmitte) - Glückstadt (B 431) (2)	VB	N 4	389,8	546,0	3	-0,4
1261	<b>A 20, NW-Umfahrung Hamburg</b> Hohenfelde (A 23) - L 114 (2) L 114 - AK A 20/ A 7 (2)	VB	N 4	215,1	311,2	3	3,7
1262	<b>A 20, Weede - A 7</b> A 7 (Bad Bramstedt) - Wittenborn (B 206) (2) Wittenborn (B 206) - Weede (2)	FD	N 4		678,0	3	25,5
1263	<b>A 21, AK Bargtheide - AK Schwarzenbek (A 21/A 24)</b> AK Schwarzenbek (A 21/A 24) - AK Bargtheide (0)	VB	E 4	134,6	199,2	1	0,0
1264	<b>A 21, AK Schwarzenbek (A 24) - AD Geesthacht (A 25)</b> AK Schwarzenbek (A 24) - AD Geesthacht (A 25) (0)	WB*	N 4	86,8	257,6	3	0,0
1265	<b>A 21, AD Geesthacht (A 25) - AS Rönne</b> AS Rönne - AD Geesthacht (A 25) (0)	WB*	N 4+ E 4	50,7	75,0	1	0,0
1266	<b>A 21, Kiel (mit Anschluss B 76) - Stolpe</b> Stolpe (n AS Wankendorf) - Nettelsee (3) Nettelsee - Klein Barkau (3) Klein Barkau - Wellseedamm (1) Wellseedamm - Neumeimersdorf (4) Neumeimersdorf - Kiel (1)	FD	E 4		450,7	3	107,7
1267	<b>A 23, AS Tornesch - AS Eidelstedt</b> AS Tornesch - AS Eidelstedt (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 506 und BPI-Nr. 1267 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 6	208,0	307,8	1	0,1
1268	<b>A 23, AS Itzehoe-S - AS Itzehoe-N</b> AS Itzehoe-S - AS Itzehoe-N, 2. FB (4)	FD	E 4		110,8	2	108,5
1269	<b>A 25n/B 5, OU Geesthacht</b> OU Geesthacht (2)	VB	N 2/4	93,0	105,4	2	3,5
1270	<b>B 5, OU Lauenburg Nord</b> OU Lauenburg Nord (1)	VB	N 2	25,3	65,4	2	0,0
1271	<b>B 5, OU Hattstedt - Bredstedt</b> OU Hattstedt (2) OU Breklum/Stuckum (2) OU Bredstedt (2)	VB	N 2	64,5	87,3	2	8,0
1272	<b>B 199, OU Handewitt</b> OU Handewitt (0)	VB	N 2/4	13,7	17,9	2	0,0
1273	<b>B 202, Südspange Kiel</b> Südspange Kiel (1)	VB	N 4	34,6	51,2	3	0,0
1274	<b>B 202, OU Tating</b> OU Tating (0)	VB	N 2	7,7	10,2	2	0,0
1275	<b>B 206, N-OU Itzehoe</b> N-OU Itzehoe (1)	VB	N 2	17,7	57,5	2	0,0
1276	<b>B 207, Puttgarden - Heiligenhafen-Ost</b> Heiligenhafen-Ost - Puttgarden (ohne Fehmarnsundquerung) (3) Fehmarnsundquerung (1)	FD	E 4		765,8	3	6,9
1277	<b>B 208, OU Ratzeburg</b> OU Ratzeburg (0)	VB	N 2	25,3	29,5	2	0,0
1278	<b>B 209, OU Schwarzenbek</b>	VB	N 2	17,5	18,3	2	7,2

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Schwarzenbek 2. BA (B 404 - K 17) (3)						
1279	<b>B 209, OU Lauenburg-O (B 209 - B 5)</b> OU Lauenburg-O (B 209 - B 5) (1)	VB	N 2	17,0	25,7	2	1,1
1280	<b>B 431, OU Glückstadt</b> OU Glückstadt (0)	VB	N 2	19,4	36,2	2	0,0
1281	<b>B 431, Verlegung in Wedel</b> Verlegung in Wedel (0)	VB	N 2	27,4	36,0	2	0,0
1282	<b>B 502, Ostuferentlastungsstraße Kiel</b> Ostufuferentlastungsstraße Kiel (0)	WB	N 4	127,9	189,3	1	0,0
<b>Thüringen</b>							
1283	<b>A 4, ö AS Wildeck - Obersuhl - w AS Wommen</b> ö AS Wildeck - Obersuhl - w AS Wommen (0)	WB	E 6	154,9	229,2	1	0,0
1284	<b>A 4/A 9, Ausbau Hermsdorfer Kreuz</b> Umbau AK Hermsdorf (A 4) (Endgültiger 6-str. Ausbau) (2)	FD	KN		118,4	1	1,3
1285	<b>A 4, Herleshausen - Gotha</b> Herleshausen - Gotha (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 4, Herleshausen (LGr. HE/TH) - Gotha", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 752 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		2,6	2	1,9
1286	<b>A 9, AS Lederhose - LGr. TH/BY</b> LGr. TH/BY - AS Lederhose (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 9, LGr. TH/BY - AS Lederhose", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 20-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 427 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		15,8	2	10,3
1287	<b>B 4, OU Ilfeld</b> OU Ilfeld (0)	WB	N 2	73,2	108,3	1	0,0
1288	<b>B 4, OU Niedersachswerfen</b> OU Niedersachswerfen (1)	WB*	N 2	19,0	28,1	1	0,0
1289	<b>B 4, OU Nordhausen</b> OU Nordhausen (1)	VB	N 2	24,5	36,3	1	0,0
1290	<b>B 4, Sundhäuser Berge</b> Sundhäuser Berge (2)	VB	E 4	13,6	22,3	2	0,0
1291	<b>B 4, Andislebener Kreuz - Abzweig B 249</b> OU Gebesee (1) OU Straußfurt (1) OU Greußen (2)	VB	N 2	49,7	78,9	3	0,0
1292	<b>B 4n, OU Neuhaus a. R.</b> OU Neuhaus a. R. (0)	WB	N 2	32,3	47,8	1	0,0
1293	<b>B 7, OU Großstöbnitz</b> OU Großstöbnitz (0)	WB	N 2	11,2	16,6	1	0,0
1294	<b>B 7/B 180, Frohburg (A 72) - Zeitz (A 9)</b> Verlegung n Frohburg (2) Altenburg - Rositz (0) Altenburg - LGr. TH/SN (2)	VB	N 2	71,7	90,4	3	0,0
1295	<b>B 7, OU Meuselwitz</b> OU Meuselwitz (0)	WB*	N 2	16,5	24,4	1	0,0
1296	<b>B 7, OU Tüttleben</b> OU Tüttleben (4)	VB	N 2	8,9	13,2	2	13,0
1297	<b>B 7, Gotha - Siebleben</b>	VB	N 3	14,0	19,2	3	0,2



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Gotha - Siebleben (1)						
1298	<b>B 7, OU Weimar-Ost</b> OU Weimar-Ost (1)	VB	N 2	26,0	38,5	1	0,0
1299	<b>B 7, Nohra - Weimar</b> Nohra - Weimar (1)	VB	N 4+ E 4	34,8	51,5	1	0,0
1300	<b>B 7, Mönchenholzhausen - Nohra</b> Mönchenholzhausen - Nohra (0)	VB	N 4+ E 4	32,0	47,4	1	0,0
1301	<b>B 19, Fambach - Barchfeld</b> Fambach - Barchfeld (0)	WB	E 4	46,3	68,5	1	0,0
1302	<b>B 19, B 87n - OU Meiningen</b> B 87n - OU Meiningen (0)	WB	E 4	16,6	24,6	1	0,0
1303	<b>B 19, OU Stockhausen</b> OU Stockhausen (0)	WB	N 3	14,8	21,9	1	0,0
1304	<b>B 19, Wilhelmsthal - Eisenach</b> Wilhelmsthal - Eisenach (0)	WB	N 2/3	201,8	298,6	1	0,0
1305	<b>B 19, OU Etterwinden</b> OU Etterwinden (1)	WB*	N 3	12,6	18,5	3	0,0
1306	<b>B 19/B 88, Wutha-Farnroda</b> Wutha-Farnroda (1)	WB*	N 2	49,5	73,3	1	0,0
1307	<b>B 19, OU Meiningen</b> OU Meiningen (1)	VB	N 3/4	39,2	111,5	3	0,0
1308	<b>B 19, OU Wasungen</b> OU Wasungen (1)	WB*	N 2/3	84,0	124,3	1	0,0
1309	<b>B 62, OU Zella-Mehlis</b> OU Zella-Mehlis (0)	WB	N 2	28,3	41,9	1	0,0
1310	<b>B 62/B 19 OU Bad Salzungen (4. und 5. BA) und B 19 OU Witzelroda</b> OU Witzelroda (4) OU Bad Salzungen (4. BA) Anbindg. Hämbacher Kreuz (4) OU Bad Salzungen (5. BA) (Werraquerg. m. Anbi. B 19) (2)	FD	N 2		130,8	3	29,1
1311	<b>B 84, Behringen - Reichenbach</b> Behringen - Reichenbach (1)	VB	N 2/3	25,5	37,1	3	0,0
1312	<b>B 84, OU Bad Langensalza-Ost</b> OU Bad Langensalza-Ost (0)	VB	N 2	19,5	28,9	1	0,0
1313	<b>B 84, OU Marksuhl</b> OU Marksuhl (0)	WB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
1314	<b>B 85, OU Buttstedt</b> OU Buttstedt (1)	VB	N 2	10,4	24,9	3	0,0
1315	<b>B 85, OU Bad Berka</b> OU Bad Berka (0)	WB	N 2	56,2	83,2	1	0,0
1316	<b>B 85, OU Teichel</b> OU Teichel (0)	WB	N 2	5,6	8,3	1	0,0
1317	<b>B 85, OU Pflanzwirbach</b> OU Pflanzwirbach (0)	WB	N 2	6,9	10,2	1	0,0
1318	<b>B 85, Schwarza - Saalfeld</b> Schwarza - Saalfeld (1)	VB	E 4	15,0	49,0	3	0,0
1319	<b>B 86, OU Bad Frankenhausen</b> OU Bad Frankenhausen (1)	VB	N 2	12,8	18,9	1	0,0
1320	<b>B 86, OU Oldisleben</b> OU Oldisleben (0)	WB*	N 2	22,7	33,6	1	0,0
1321	<b>B 87n, Meiningen - LGr. TH/HE (bzw. B 278)</b> Melkers - Walldorf (0) Herpf - Stepfershausen (0) OU Oberkatz (0)	WB	N 3	76,4	113,1	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Kaltennordheim (B 285) (0) OU Diedorf (B 285) (0)						
1322	<b>B 88, Spange Nauendorf</b> Spange Nauendorf (1)	VB	N 2	8,7	9,6	3	0,0
1323	<b>B 88, OU Großeutersdorf</b> OU Großeutersdorf (0)	WB*	N 3	13,4	19,8	1	0,0
1324	<b>B 88, OU Camburg</b> OU Camburg (0)	WB	N 2	12,6	18,6	1	0,0
1325	<b>B 88, OU Schwarza Süd</b> OU Schwarza Süd (1)	VB	N 2	10,5	29,0	3	0,0
1326	<b>B 88, OU Gehren - Pennewitz</b> OU Gehren - Pennewitz (0)	WB	N 2	18,9	28,0	1	0,0
1327	<b>B 88, OU Uhlstädt</b> OU Uhlstädt (1)	WB*	N 2	61,9	110,5	2	0,0
1328	<b>B 88, Ostanbindung Rudolstadt - Kirchhasel</b> Ostanbindung Rudolstadt - Kirchhasel (1)	VB	N 2/3	14,9	19,3	2	0,0
1329	<b>B 88, OU Rothenstein</b> OU Rothenstein (4)	FD	N 2		58,3	2	53,1
1330	<b>B 88, OU Zeutsch</b> OU Zeutsch (4)	FD	N 2		29,8	2	25,4
1331	<b>B 89, Eisfeld - Hildburghausen</b> OU Harras (0) OU Hildburghausen (0)	WB	N 3	30,3	44,8	1	0,0
1332	<b>B 90n, Traßdorf (A 71) - Nahwinden</b> A 71/Traßdorf - Nahwinden (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		57,5	2	57,9
1333	<b>B 92, OU Wolfsgefährt</b> OU Wolfsgefährt (0)	WB*	N 3	23,2	34,3	1	0,0
1334	<b>B 94, OU Zeulenroda</b> OU Zeulenroda (0)	WB	N 2	23,6	34,9	1	0,0
1335	<b>B 94, OU Schleiz</b> OU Schleiz (1)	WB*	N 3	18,2	30,0	2	0,0
1336	<b>B 175, OU Burkersdorf</b> OU Burkersdorf (2)	VB	N 3	7,2	17,5	3	0,0
1337	<b>B 175, OU Frießnitz</b> OU Frießnitz (2)	VB	N 3	4,2	12,9	3	0,0
1338	<b>B 175, OU Großebersdorf</b> OU Großebersdorf (2)	VB	N 3	13,7	23,3	3	0,0
1339	<b>B 176, OU Sömmerda-West</b> OU Sömmerda-West (0)	WB	N 2	10,7	15,8	1	0,0
1340	<b>B 176, OU Gräfentonna</b> OU Gräfentonna (1)	VB	N 3	26,6	32,5	3	0,0
1341	<b>B 176, OU Kölleda</b> OU Kölleda (0)	WB	N 2	5,5	8,1	1	0,0
1342	<b>B 180, Altenburg-West (B 180)</b> Altenburg-West (B 180) (0)	VB	N 2	13,2	19,5	1	0,0
1343	<b>B 180, Altenburg - Gößnitz (B 93)</b> Altenburg - Gößnitz (B 93) (0)	WB	N 2	27,0	40,0	1	0,0
1344	<b>B 243, OU Holbach</b> OU Holbach (3)	VB	N 3	16,5	32,2	2	6,2
1345	<b>B 243, OU Günzerode</b> OU Günzerode (3)	VB	N 3	30,0	61,8	2	1,7
1346	<b>B 243, OU Mackenrode</b> OU Mackenrode (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 3		15,1	2	15,7

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1347	<b>B 247, OU Kallmerode</b> OU Kallmerode (4)	VB	N 3	18,2	34,4	2	29,1
1348	<b>B 247, OU Mühlhausen</b>	VB	N 3		32,0	2	20,9
1349	<b>B 247, OU Höngeda</b>	VB	N 4+				
1350	<b>B 247, OU Großengottern</b> OU Mühlhausen (3) OU Höngeda (3) OU Großengottern (3) <i>Bemerkung: Der Neubau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "B 247, Mühlhausen - Bad Langensalza", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 561 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	VB	E4 N 4+ E 4				
1351	<b>B 247, Ferna - Teistungen</b> Ferna - Teistungen (2)	VB	N 2	27,4	43,3	3	0,0
1352	<b>B 247, Gotha - A 4</b> Gotha - A 4 (0)	WB	E 4	9,7	14,4	1	0,0
1353	<b>B 247, A 4 - OU Schwabhausen</b> A 4 - OU Schwabhausen (mit OU) (1)	VB	N 4+ E 4	19,5	28,9	3	0,0
1354	<b>B 247, OU Schwabhausen - Spange Nauendorf</b> OU Schwabhausen - Spange Nauendorf (0)	WB	E 4	11,0	16,3	1	0,0
1355	<b>B 249, OU Mühlhausen</b> OU Mühlhausen (1)	VB	N 2	13,5	20,0	1	0,0
1356	<b>B 249, Grabe - Körner</b> Grabe - Körner (0)	WB	N 2	17,7	26,2	1	0,0
1357	<b>B 281, OU Pößneck</b> OU Pößneck (0)	WB	N 3	52,0	77,0	1	0,0
1358	<b>B 281, Rockendorf - Krölpa</b> Rockendorf - Krölpa (1)	VB	N 3	30,4	43,6	2	0,0
1359	<b>B 281, OU Saalfeld</b> OU Saalfeld (1)	VB	N 2	27,1	40,1	1	0,0
1360	<b>B 281, Lichte - Reichmannsdorf</b> Lichte - Reichmannsdorf (0)	WB	N 3	74,7	110,5	1	0,0

## Anlage 2: Bundesschienenwege

### Auflistung der Gesamtmittelbedarfe zu den Vorhaben der Bedarfspläne

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) <sup>1)</sup>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
---------	-------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------

#### Laufende Vorhaben

1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Millionen Euro (3/4)	VB (laufend)	n.n.	15.671		15.504
2	ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund (VDE Nr. 1) (4)	VB (laufend)	n.n.	810		583
3	ABS Hamburg-Büchen-Berlin (VDE Nr. 2) (4)	VB (laufend)	n.n.	2.785		2.722
4	ABS Stelle-Lüneburg (4)	VB (laufend)	n.n.	356		312
5	ABS Berlin-Dresden (1. und 2. Baustufe) (0/1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	1.892		840
6	ABS Hannover-Lehrte (4)	VB (laufend)	n.n.	346		346
7	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg (1. Baustufe) (4)	VB (laufend)	n.n.	143		141
8	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel (4)	VB (laufend)	n.n.	520		490
9	ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (VDE Nr. 8.1) Neue Vorhaben Nr. 8 - ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (VDE Nr. 8.1) PB Nr. 4 - ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (VDE Nr. 8.1) (1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	8.326		5.548
10	NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2) (4)	VB (laufend)	n.n.	2.967		2.845
11	ABS Leipzig-Dresden (VDE Nr. 9) (1/3/4)	VB (laufend)	n.n.	3.100		1.437
12	ABS Paderborn-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Glauchau-Chemnitz (1. und 2. Baustufe) (4)	VB (laufend)	n.n.	457		452
13	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden (1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	3.027		1.872
14	ABS Berlin-Frankfurt (Oder)-Grenze DE/PL (2/4)	VB (laufend)	n.n.	974		633
15	ABS Köln-Aachen (3/4)	VB (laufend)	n.n.	972		943

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) <sup>1)</sup>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
16	ABS/NBS Hanau-Nantenbach (4)	VB (laufend)	n.n.	463		460
17	ABS Ludwigshafen-Saarbrücken, Kehl-Appenweier (1/4)	VB (laufend)	n.n.	1.150		779
18	ABS Mainz-Mannheim (4)	VB (laufend)	n.n.	244		242
19	ABS Fulda-Frankfurt am Main (4)	VB (laufend)	n.n.	365		290
20	ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg (4)	VB (laufend)	n.n.	4.972		4.180
21	ABS Augsburg-München (1. und 2. Baustufe) (4)	VB (laufend)	n.n.	742		732
22	ABS München-Mühldorf-Freilassing (1., 2. und 3. Baustufe) /Neue Vorhaben Nr. 6 - ABS München-Mühldorf-Freilassing (1/4)	VB (laufend)	n.n.	4.091		452
23	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München (4)	VB (laufend)	n.n.	3.835		3.674
24	ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel (1. und 2. Baustufe) /Neue Vorhaben Nr. 05 - ABS/NBS Karlsruhe-Basel (1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	17.181		3.628
25	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Stufe) (4)	VB (laufend)	n.n.	195		195
26	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg) (2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	11.759		8.380
27	ABS Hamburg-Lübeck (4)	VB (laufend)	n.n.	224		220
28	ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (/Langwedel-Uelzen) (4)	VB (laufend)	n.n.	1.394		1.233
29	ABS Uelzen-Stendal (4)	VB (laufend)	n.n.	87		76
30	ABS (Amsterdam-) Grenze DE/NL-Emmerich-Oberhausen / (1. und 2. Baustufe) (1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	3.384		601
31	ABS Hoyerswerda-Horka-Grenze DE/PL (4)	VB (laufend)	n.n.	530		461
32	ABS Nürnberg-Marktredwitz-Reichenbach/Grenze DE/ČZ (-Prag) (4)	VB (laufend)	n.n.	163		163
33	ABS Luxemburg-Trier-Koblenz-Mainz (4)	VB (laufend)	n.n.	25		25

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) <sup>1)</sup>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
34	ABS Berlin-Görlitz (4)	VB (laufend)	n.n.	123		123
35	ABS München-Lindau-Grenze DE/AT (4)	VB (laufend)	n.n.	605		502
36	Ausbau von Knoten (2. Baustufe) / (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München) (0/1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	15.203		914
37	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) (1/4)	VB (laufend)	n.n.	574		564

#### Neue Vorhaben

1	ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (Südbahn) (4)	VB (neu)	225	389	2	367
2	ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt (1/2/3/4)	VB (neu)	3.699	5.700	1	287
3	ABS/NBS Hamburg-Hannover, ABS Langwedel-Uelzen, ABS Rotenburg-Verden-Minden/Wunstorf, ABS Bremerhaven-Bremen-Langwedel / (Optimiertes Alpha-E+Bremen) (1)	VB (neu)	3.891	5.996	1	82
4	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst u.a. NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, NBS Frankfurt-Mannheim, ABS Köln/Hagen-Siegen-Hanau) (1)	VB (neu)	4.395	6.772	1	132
5	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 24)	VB (neu)				
6	ABS München – Mühldorf – Freilassing (Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 22)	VB (neu)				
7	ABS/NBS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A (-Kufstein) (1)	VB (neu)	n.n.	rund 7.000	2	54
8	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) (Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 9)	VB (neu)				
9	ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (1)	VB (neu)	1.518	3.924	2	227

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) <sup>1)</sup>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
10	ABS Burgsinn-Gemünden-Würzburg-Nürnberg (0/1)	VB (neu)	223	344	1	0
11	ABS Nürnberg-Passau (0)	VB (neu)	585	901	1	0
12	ABS Paderborn-Halle (Kurve Mönchhof-Ihringshausen) (1)	VB (neu)	79	555	2	9
13	ABS/NBS Hannover-Bielefeld (1)	VB (neu)	1.885	8.660	3	10
14	ABS Nürnberg-Marktredwitz-Hof/Grenze DE/ČZ (-Prag) / (Franken-Sachsen-Magistrale) (1)	VB (neu)	1.195	1.841	1	13
15	ABS Uelzen-Stendal-Magdeburg-Halle (Ostkorridor Nord) (1/2/3)	VB (neu)	548	1.911	2	30
16	ABS Hof-Marktredwitz-Regensburg-Obertraubling / (Ostkorridor Süd) (1)	VB (neu)	806	2.832	2	45
17	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster (1/2/3/4) (Gesamtmittelbedarf und verausgabte Mittel siehe laufende Vorhaben Nr. 19)	VB (neu)				
18	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster / (5. und 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum-Duisburg) (1/2/3/4) (Gesamtmittelbedarf und verausgabte Mittel siehe laufende Vorhaben Nr. 19)	VB (neu)				
19	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster / (Systemhalt Düsseldorf-Benrath) (1/2/3/4)	VB (neu)	2.467	4.240	2	543
20	ABS Angermünde - Grenze D/PL (-Stettin) (2/3)	VB (neu)	299	694	2	73
21	ABS Hannover-Berlin (Lehrter Stammbahn) (1)	VB (neu)	431	1.335	2	17
22	ABS/NBS Ulm-Augsburg (1)	VB (neu)	1.907	2.939	1	21
23	ABS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH (Gäubahn) (1/2)	VB (neu)	551	2.135	2	17

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) <sup>1)</sup>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
24	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen) (Projektstand s.u.)	VB (neu)	2.000	s.u.		
25	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München) (Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (neu)				
26	Projekte des Potentiellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen) (Projektstand s.u.)	VB (neu)	750	s.u.		
27	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1/2/3)	VB (neu)	500	1.044	2	36

#### Potenzieller Bedarf

1	ABS Bremerhaven – Bremerförde – Röttenburg – Verden (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
2	Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst unter anderem NBS Troisdorf – Mainz-Bischheim) (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
3	ABS München – Mühldorf – Freilassing (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 22)	VB (aufgestiegen)				
4	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 9)	VB (aufgestiegen)				
5	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
6	ABS Nürnberg-Schwandorf/München-Regensburg-Furth im Wald-Grenze D/C (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	706	1.087	1	1
7	ABS Nürnberg – Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ	PB	0	0		0



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) <sup>1)</sup>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
	(Projektstand (0), bislang kein Bedarf)					
8	ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
9	ABS Grenze D/NL-Kaldenkirchen-Viersen-Rheydt-Odenkirchen (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	210	323	1	0
10	ABS Augsburg-Donauwörth (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	488	752	1	0
11	ABS Cottbus – Görlitz (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
12	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
13	ABS Gotha-Leinefelde (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	168	258	1	0
14	ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
15	ABS Stuttgart-Backnang/Schwäbisch Gmünd-Aalen-Nürnberg (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	255	393	1	0
16	ABS Kehl – Appenweier (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 17)	VB (aufgestiegen)				
17	ABS Landshut-Plattling (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	66	102	1	1
18	ABS Lünebeck-Schwerin/Büchen-Lüneburg (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	492	625	3	7
19	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) <sup>1)</sup>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
20	ABS Weimar-Gera-Gößnitz (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	283	596	2	15
21	ABS Regensburg-Mühldorf (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	137	210	1	2
22	ABS Niebüll-Klanxbüll (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	221	341	1	3
23	NBS Rheydter Kurve (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
24	NBS Studernheimer Kurve (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36 (Knoten Mannheim))	VB (aufgestiegen)				
25	ABS Hamburg – Ahrensburg (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
26	NBS Dresden-Prag (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	1.541	2.375	1	30
27	ABS Lehrte/Hameln-Braunschweig-Magdeburg-Roßlau (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	533	821	1	1
28	ABS Cuxhaven-Stade (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	279	430	1	3
29	ABS Köln – Aachen (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
30	ABS Münster-Lünen (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	305	470	1	0
31	ABS Leipzig-Chemnitz (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	110	177	2	2
32	ABS Wilster-Brunsbüttel (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	46	70	1	0
33	ABS Angermünde-Pasewalk-Stralsund (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	795	1.226	1	0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) <sup>1)</sup>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
34	ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn) (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
35	ABS Koblenz – Mainz (Tunnelerleichtung) (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
36	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary) (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
37	740 m Netz (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1/2/3/4)	VB (aufgestiegen)	683	837	2	38
37	Bf. Fangschleuse (2022 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	n.n.	197		2
38	Knoten Frankfurt (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (aufgestiegen)				
39	Knoten Hamburg (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (aufgestiegen)				
40	Knoten Hannover (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	610	941	1	5
41	Knoten Köln (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	3.657	5.636	1	36
42	Knoten Mannheim (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (aufgestiegen)				
43	Knoten München (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (aufgestiegen)				
44	Deutschland-Takt (2021 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0/1)	VB (aufgestiegen)	rund 42.200	rund 65.030	1	Fußnote 1)

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) <sup>1)</sup>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
45	Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen (0)	PB				0
46	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (0)	PB				0
1) verausgabte Mittel für Maßnahmen des Deutschlandtaktes sind in den Angaben zu den jeweiligen Bedarfsplanvorhaben enthalten, in deren Umgriff sich die Maßnahme des Deutschlandtaktes befindet.						

## Auflistung der Deutschland-Takt-Maßnahmen zur BPI-Nr. 44

lfd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
1	Lübeck – Büchen	Lübeck Hochschulstadtteil: Bau eines zusätzlichen Kreuzungsgleises und Herstellung von 740 m Nutzlänge an mindestens einem Bahnhofsgleis (ergänzend zum zweigleisigen Ausbau für den SPNV)	29,4	45,3	1
2	Lübeck – Büchen	Ratzeburg: Herstellung von 740 m Nutzlänge in den Bahnhofsgleisen	6,1	9,4	1
3	Lübeck – Büchen	Lauenburg: Bau eines dritten Gleises mit 740 m Nutzlänge zur Kreuzung / Überholung von Güterzügen	12,2	18,8	1
4	Lübeck – Büchen	zweigleisiger Ausbau Mölln – Güster	91,3	140,7	1
5	Büchen – Lüneburg	Adendorf: Ausbau zum verkehrlichen Kreuzungsbahnhof ergänzend zum Ausbau für den SPNV, d.h. Bau eines dritten Gleises und Herstellung von 740 m Nutzlänge für mindestens zwei Bahnhofsgleise	36,7	56,6	1
6	Knoten Hamburg	Hamburg-Altona – Hamburg Hbf: Bau eines Überwerfungsbauwerkes zwischen Hamburg Dammtor und Hamburg-Altona	246,2	379,4	1
7	Knoten Hamburg	Hamburg-Altona – Hamburg Hbf: Umbau der S-Bahn-Strecke auf der Verbindungsbahn für die Nutzung durch den Fern- und Regionalverkehr	336,0	517,8	1
8	Knoten Hamburg	Hamburg Hbf: Umbau der Gleise 3/4 für den Fern- und Regionalverkehr	20,5	31,6	1
9	Knoten Hamburg	Hamburg Hbf: Umbau Südkopf: Verkürzung des Bahnsteiges 7/8, Anbindung der Gleise 6 und 7 in Richtung des Abstellbahnhofes bzw. der Strecke 1245 (Alternative: durchgehende Zweigleisigkeit Anckelmannsplatz – Rothenburgsort, Strecke 6100)	8,4	12,9	1
10	Knoten Hamburg	Hamburg Hbf – Hamburg-Bergedorf: Ertüchtigung der Strecke 1245 für eine zusätzliche Fahrmöglichkeit Hamburg – Berlin (Alternative: durchgehende Zweigleisigkeit Anckelmannsplatz – Rothenburgsort, Strecke 6100)	37,9	58,4	1
11	Knoten Hamburg	Maschen – Stelle – Ashausen: Umbau des Knotens, sodass 2 Züge parallel und niveaufrei sowohl in das außenliegende als auch in das innenliegende Gleis der Strecke Hamburg – Lüneburg ein- und ausfahren können	155,1	239,0	1
12	Knoten Hamburg	Buchholz (Nordheide): Bau eines Überwerfungsbauwerkes zur niveaufreien Führung der Züge von Maschen in Richtung Rotenburg	134,9	207,9	1
13	Hannover – Hamburg	Herstellung paralleler Fahrmöglichkeiten durch zusätzliche Weichenverbindungen in Celle für die S-Bahn Richtung Lehrte und den SGV Richtung Hamburg	3,9	6,0	1

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Strecke/Knoten</b>	<b>Beschreibung der Maßnahme</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)</b>	<b>Grund für die Kostenanpassung</b>
14	Hannover-Vinnhorst – Maschen Pbf	Hannover-Vinnhorst – Maschen Pbf: Bau einer Aus-/Neubaustrecke, (Höchstgeschwindigkeit mind. 250 – 300 km/h (je nach Trassierung) zur Erreichung der angestrebten Zielfahrzeit	3.499,5	5.392,7	1
15	Hannover-Vinnhorst – Maschen Pbf	Bau eines Güterüberholbahnhofs im Bereich von etwa einem Drittel der Länge der NBS zwischen Hannover und Hamburg mit 740 m Nutzlänge	17,7	27,3	1
16	Hannover-Vinnhorst – Maschen Pbf	Bau eines Güterüberholbahnhofs im Bereich von etwa zwei Drittel der Länge der NBS zwischen Hannover und Hamburg mit 740 m Nutzlänge	17,9	27,6	1
22	Oldenburg – Leer	Stickhausen-Velde: Bau eines dritten Gleises für die Eigenkreuzung des SGV bei gleichzeitig passierendem SPV	16,7	25,7	1
23	Bremen – Oldenburg	zweigleisiger Ausbau der SGV-Kurve Bremen Hbf ehem. Bwn – Bremen Hbf	10,4	16,0	1
24	Osnabrück – Bremen	Bau eines mittigen Wendegleises in Twistringen für die S-Bahn Bremen	18,7	28,8	1
25	Wanne-Eickel – Hamburg	Bau eines mittigen Puffergleises hinter dem Abzw. Utbremen mit 740 m Nutzlänge	41,3	63,6	1
26	Uelzen – Bremen	Brockhöfe Awanst: Umbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge und einem zusätzlichen Gleis für den SPNV	16,8	25,9	1
27	Uelzen – Bremen	Harber Awanst: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	13,0	20,0	1
28	Uelzen – Bremen	zweigleisiger Ausbau Frielingen – Stadt Visselhövede Awanst	49,0	75,5	1
29	Uelzen – Bremen	Visselhövede: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	16,7	25,7	1
30	Uelzen – Bremen	Kirchlinteln: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	14,9	23,0	1
31	Uelzen – Bremen	Langwedel: niveaufreie Anbindung der Strecke Langwedel – Uelzen	54,6	84,1	1
32	Nienburg – Minden	Nienburg: Bau eines Überwerfungsbauwerkes für die Relation Minden – Verden	62,7	96,6	1
33	Nienburg – Minden	Betriebsstelle Leese RWG: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof mit 740 m Nutzlänge	14,7	22,7	1
34	Knoten Hannover	Bau einer zusätzlichen Personenunterführung Hannover Hbf	6,6	10,2	1
35	Knoten Hannover	Lehrte West – Lehrte Nord: Bau einer niveaufreien Verbindung	109,4	168,6	1
36	Knoten Hannover	Ostkopf Lehrte: Bau zusätzlicher Gleisachsen und Weichen mit Kreuzungsbauwerk	27,4	42,2	1
37	Hannover – Lehrte – Braunschweig	Bau eines Überwerfungsbauwerkes von Bedingungen in Richtung Lehrte im Ostkopf von Groß Gleidingen	44,7	68,9	1
38	Hamm – Bielefeld – Hannover	NBS/ABS Bielefeld – Seelze für bis zu 300 km/h	5.130,8	7.906,6	1
39	Hamm – Bielefeld – Hannover	– Ausbau der Fernbahn Hamm – Bielefeld für bis zu 300 km/h	2.061,8	3.177,2	1

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Strecke/Knoten</b>	<b>Beschreibung der Maßnahme</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)</b>	<b>Grund für die Kostenanpassung</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ertüchtigung der Güterbahn Hamm – Herford für den Personenverkehr (160 km/h); Bau der Schweichelner Kurve, Anpassung diverser Bahnhofstopologien, Bau von Bahnsteigen an der Güterbahn (Strecke 2990)</li> <li>– Gleisauflösung für Bau eines Mittelbahnsteigs in Gütersloh (Gleis 5 und 6)</li> <li>– Bau von Überholgleisen für den Personenverkehr (Nutzlänge 215 m) in Ahlen und Oelde</li> </ul>			
40	Knoten Bielefeld	Bau eines Mittelbahnsteigs in Bielefeld Hbf zwischen den Gleisen 7 und 8; Bau zusätzlicher Weichen	22,4	34,5	1
41	Hamm — Bielefeld – Hannover	Bau eines zusätzlichen Außenbahnsteigs in Minden an Gleis 14	5,9	9,1	1
42	Hamm – Hannover	Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs an Gleis 4 im Bahnhof Haste	2,2	3,4	1
43	Knoten Hannover	Bau einer eingleisigen Verbindungskurve Hannover-Leinhausen von der Strecke Bielefeld – Hannover (niveaugleiche Ausfädelung) zur Strecke Hannover – Hamburg (niveaufreie mittige Einbindung)	209,1	322,2	1
44	Löhne – Rheine	Geschwindigkeitserhöhung Löhne – Osnabrück auf bis zu 160 km/h und Weichen für höhere Geschwindigkeiten in Löhne	189,7	292,3	1
45	Knoten Hamm	<p>Umbau des Knotens Hamm (mit ABS/NBS Dortmund – Hamm – Bielefeld – Seelze):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bau eines Überwerfungsbauwerkes von Dortmund auf Gleis 712 und von Gleis 711 nach Unna</li> <li>– Gleis 713 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Richtung Dortmund</li> <li>– Gleis 712 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Richtung Bielefeld</li> <li>– Bau eines mittigen Wartegleises für den SGV Richtung Bielefeld im Nordkopf (740 m Nutzlänge)</li> <li>– Umfahrung der DKW 804 in Richtung Hamm</li> <li>– Dortmund (Eilgutgleis) durch Bau einer Verbindung DKW 842 – Gleis 670 – Eilgutgleis</li> <li>– Ertüchtigung der Gütergleise zwischen Abzw. Selmig und Hamm Rbf Hps</li> </ul>	392,1	604,2	1
46	Dortmund – Hamm	Bau eines dritten Gleises Abzw. Dortmund Dbw – Hamm; zusätzlich Bau eines vierten Gleises Dortmund Dbw – Dortmund-Scharnhorst	1.278,7	1.970,5	1
47	Knoten Dortmund	Bau von Bahnsteigabschnittssignalen in Dortmund Hbf an Gleis 26 zur Doppelbelegung durch Züge der Emschertalbahn und Westmünsterlandbahn	3,1	4,8	1
48	Knoten Dortmund	Dortmund Hbf: Verlängerung des Bahnsteigs an Gleis 21 auf 400 m inkl. Verschiebung von Weichen zur Nutzung durch den SPfV und Aufgabe des bahnsteiglosen Gleises 24	7,3	11,2	1

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Strecke/Knoten</b>	<b>Beschreibung der Maßnahme</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)</b>	<b>Grund für die Kostenanpassung</b>
49	Knoten Köln	Abzw. Flughafen Nordwest (Köln-Kalk Bft – Gremberghoven): zusätzliche Verknüpfungen der Strecke 2651 (Siegstrecke) mit der Strecke 2690 (SFS Köln – Rhein/Main)	171,7	264,6	1
50	Knoten Aachen	Aachen Hbf: Bau einer doppelten Weichenverbindung zu Gleis 28 im Westkopf und Anbindung des Gleises 26 von Aachen West, Herstellung zweier mittiger Überholgleise in Aachen Hbf als Warteposition für Güterzüge mit 740 m Nutzlänge	6,5	10,0	1
51	Mainz – Frankfurt Flughafen	Bau eines dritten Gleises Mainz-Bischofsheim Pbf – Abzw. Mönchwald und niveaufreie Anbindungen an das Bestandsnetz	361,5	557,1	1
52	Mainz – Frankfurt Flughafen	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Abzw. Mönchhof – Abzw. Mönchwald, niveaufreier Ausbau beider Abzweige mittels Überwerfungsbauwerken	115,0	177,2	1
53	Fulda – Eisenach	Erhöhung der Geschwindigkeit der BVWP-Maßnahme (Verbindung von der NBS Würzburg – Hannover an die Strecke Bebra – Eisenach) von 200 km/h auf 230 km/h zur Erreichung der Zielfahrzeit	4.982,2	7.677,6	1
54	Frankfurt – Fulda / Gersfeld – Fulda	Umbau der Weichenverbindungen im Bft Fulda-Bronnzell	21,7	33,4	1
55	Offenbach West Abzw. – Hanau Nordseite	Bau einer zusätzlichen zweigleisigen Strecke Offenbach West Abzw. – Hanau Nordseite mit bis zu 200 km/h	2.099,0	3.234,6	1
56	Knoten Hanau	Bau eines Überwerfungsbauwerkes im Ostkopf von Hanau Hbf	91,0	140,2	1
57	Hanau – Aschaffenburg	viergleisiger Ausbau Großkrotzenburg – Steinerts, Geschwindigkeitserhöhung auf den Ferngleisen auf 230 km/h (Abschnitt Großauheim – Steinerts), Bau niveaufreier Abzweige in Großkrotzenburg und Steinerts (in Steinerts sowohl von den schnellen als auch von den langsamen Gleisen in die Kurve Richtung Mainaschaff)	643,6	991,8	1
58	Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle	zweigleisiger Ausbau Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle	10,2	15,7	1
59	Mainz- Bischofsheim – Darmstadt Hbf	Bau einer niveaufreien Kreuzung der Strecke Mainz – Aschaffenburg mit der Nordanbindung von Darmstadt an die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bereich Abzw. Weiterstadt Stockschnelse	65,0	100,2	1
60	Darmstadt – NBS R/M-R/N – Mannheim	Bau einer eingleisigen Südanbindung von Darmstadt an die SFS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit niveaufreier Einbindung	212,2	327,0	1
61	Knoten Ludwigs-hafen	- Bau zweier Weichenverbindungen in Ludwigs-hafen Hbf hoch (Süd) - durchgehend zweigleisiger Ausbau der	15,6	24,0	1



<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Strecke/Knoten</b>	<b>Beschreibung der Maßnahme</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)</b>	<b>Grund für die Kostenanpassung</b>
		Strecke 3522 (Mainz – Mannheim) im Bahnhofsbereich Ludwigshafen - Bau einer Verbindung vom südlichem Bahnsteiggleis in Ludwigshafen Hoch zu Gleis 12 (ohne Bahnsteig) in gleicher Richtung (östlich der Bahnsteige)			
62	Knoten Ludwigshafen	Ludwigshafen-Mundenheim: zweigleisige Einbindung des Gbf Ludwigshafen in die Strecke Richtung Schifferstadt sowie Bau von zwei Weichenverbindungen vom mittigen Puffergleis 503 ins Gleis 502 (Richtung Gbf und Richtung Lu-Rheingönheim)	20,0	30,8	1
63	Knoten Mannheim	Bau eines Wartegleises in Friedrichsfeld Süd für den Güterverkehr der Relation Heidelberg – Mannheim Rbf mit 740 m Nutzlänge	31,2	48,1	1
64	Knoten Mannheim	Mannheim Hbf: Bau von Schnellfahrweichen im Südkopf des Bahnhofes für schnellere Ein- und Ausfahrten	180,7	278,5	1
65	Bruchsal – Rheinsheim, Rheinsheim – Rohrbach	zweigleisiger Ausbau Germersheim – Graben-Neudorf sowie Ertüchtigung Graben-Neudorf für SGV mit 740 m Nutzlänge	324,5	500,1	1
66	Abzw. Appenweier Renchtal – Bad Griesbach	höhenfreier Ausbau der Einbindung der Renchtalbahn in die badische Rheintalbahn am Abzw. Appenweier Renchtal	82,5	127,1	1
67	Appenweier Kurve – Appenweier Muhrhaag	zweigleisiger Ausbau Appenweier Kurve – Appenweier Muhrhaag mit mittigem Wartegleis für den Güterverkehr auf der SFS Karlsruhe – Basel	106,7	164,4	1
68	Knoten Stuttgart	Neubaustrecke Langes Feld – Stuttgart Hbf im Nordzulauf Stuttgart	1.134,4	1.748,1	1
69	Knoten Stuttgart	Stuttgart-Bad Cannstatt: Bau einer Weichenverbindung für eine verbesserte Anbindung des Abstellbahnhofs	11,0	17,0	1
70	Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit in Waiblingen aus Richtung Backnang auf 80 km/h	2,9	4,5	1
71	Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in Sulzbach durch entsprechende technische Umbauten	12,9	19,9	1
72	Stuttgart – Singen	Böblingen: Bau eines mittigen Wartegleises für den SGV in Richtung Kornwestheim mit 740 m Nutzlänge	28,0	43,1	1
73	Stuttgart – Horb – Singen	Bau eines mittigen Überholgleises Wurmlingen – Tuttlingen für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	41,1	63,3	1
74	München – Lindau	Bau eines Kreuzungsgleises in Buxheim für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	27,8	42,8	1
75	München – Lindau	Kißlegg: Bau eines zusätzlichen Überhol-/Begegnungsgleises für den SGV mit 740 m Nutzlänge	8,1	12,5	1
76	München – Lindau	Bau eines weiteren Gleises für den SGV zusätzlich zu den SPV-Planungen (Verlängerung	9,6	14,8	1

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Strecke/Knoten</b>	<b>Beschreibung der Maßnahme</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)</b>	<b>Grund für die Kostenanpassung</b>
		des Überholgleises im Bf Tannheim mit 740 m Nutzlänge)			
77	Augsburg – Ulm	Errichtung einer Aus-/Neubaustrecke Neu-Ulm – Augsburg inkl. Anbindung von Günzburg	2.038,3	3.141,0	1
78	Augsburg – Ulm	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Nersingen	3,1	4,8	1
79	Donauwörth – Augsburg	Augsburg-Oberhausen: Ertüchtigung von Gleis 170 zum Hauptgleis zur Durchführung von Zugfahrten	8,1	12,5	1
80	Knoten Donauwörth	Achsverschwenkung des Hauptgleises Treuchtlingen – Augsburg in Donauwörth auf Gleis 4 und Errichtung einer parallelen Fahrstraße zur Führung der Züge der Riesbahn nach Gleis 5	11,2	17,3	1
81	Augsburg – München	Augsburg Hbf – München: Bau von Überholgleisen in beide Richtungen für SGV zwischen Malching und Maisach	73,3	113,0	1
82	Knoten München	Augsburg Hbf – München: Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante in München-Pasing auf der Nordseite	54,3	83,7	1
83	Knoten München	Bau zusätzlicher Fußgängerstege/-unterführungen in München Hbf	33,4	51,5	1
84	Knoten München	Optimierung des Gleisvorfeldes in München Hbf: - Umbau Kreuzung IV in EKW (Gleis 11) - Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung Haupthalle – Starnberger Flügelbahnhof - Versetzung des Lichtsperrsignals 216 (Gleis 15) in Richtung des Weichengrenzzeichens	5,5	8,5	1
85	München – Mühldorf	Ergänzung des zweigleisigen Ausbaus der Daglfinger Kurve (BVWP-Maßnahme) mit einer niveaufreien Anbindung an München-Riem Ubf bzw. die Strecke 5600	199,1	306,8	1
86	Mühldorf – Braunau	Elektrifizierung der Strecke Mühldorf – Grenze D/A (Braunau)	136,4	210,2	1
87	Mühldorf – Braunau	Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Julbach	15,6	24,0	1
88	München – Landshut – Regensburg	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Freising und Regensburg	587,4	905,2	1
89	München – Landshut – Regensburg	viergleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling inkl. Überwerfungsbauwerk in Obertraubling	467,3	720,1	1
90	Landshut – Plattling	Errichtung eines neuen Bahnhofs Ergolding mit zwei zusätzlichen Gleisen für den SGV mit 740 m Nutzlänge	31,9	49,2	1
91	Landshut – Plattling	Niederaichbach KKW Isar: Bau von zwei Gleisen für Begegnungen bzw. Überholungen von Güterzügen mit 740 m Nutzlänge	29,2	45,0	1
92	Ingolstadt – München	Ingolstadt – Petershausen: Ergänzung um ein drittes und viertes Gleis	973,1	1.499,5	1

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Strecke/Knoten</b>	<b>Beschreibung der Maßnahme</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)</b>	<b>Grund für die Kostenanpassung</b>
93	Ingolstadt – München	Petershausen: Bau je eines seitenrichtigen Überholgleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	42,4	65,3	1
94	Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Weichering: Nutzbarmachung des dritten Gleises für den SGV (Anpassung der Nutzlänge und LST)	15,5	23,9	1
95	Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Rohrenfeld: Bau eines dritten Gleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	13,0	20,0	1
96	Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Blindheim: Bau eines dritten Gleises mit 740 m Nutzlänge	13,0	20,0	1
97	Regensburg – Ingolstadt	Thaldorf-Weltenburg: Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofs für Güterzugkreuzungen mit 740 m Nutzlänge	12,9	19,9	1
98	Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Altenschwand – Bodenwöhr Nord	43,0	66,3	1
99	Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Cham – Cham Schwedenschanze	67,6	104,2	1
100	Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Weiding – Arnschwang	28,1	43,3	1
101	Nürnberg – Regensburg – Passau	Beratzhausen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	21,1	32,5	1
102	Nürnberg – Regensburg – Passau	Undorf: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	15,0	23,1	1
103	Nürnberg – Regensburg – Passau	Straßkirchen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	15,6	24,0	1
104	Nürnberg – Regensburg – Passau	Plattling: Bau eines mittigen Wendegleises für den SPV mittels einer Gleisverschwenkung	5,8	8,9	1
105	Würzburg – Nürnberg	Bau eines Tunnels für den SPV im Abschnitt Fürth-Bislohe – Nürnberg Hbf	864,3	1.331,9	1
106	Würzburg – Nürnberg	Errichtung einer NBS Würzburg (ggf. Rottendorf) – Nürnberg (Fürth-Bislohe) inkl. Einbindung in den Knoten Nürnberg, Neu-/Ausbau auf bis zu 300 km/h	5.702,8	8.788,0	1
107	Würzburg – Nürnberg	Bau von mindestens einem Überholgleis an geeigneter Stelle im Abschnitt Rottendorf – Fürth-Bislohe mit 740 m Nutzlänge	11,2	17,3	1
108	Würzburg – Nürnberg	Bau eines mittigen Wendegleises in Neustadt (Aisch) für den Personenverkehr mittels Gleisverschwenkung	26,1	40,2	1
109	Würzburg – Nürnberg	viergleisiger Ausbau Würzburg Hbf – Rottendorf ; Bau eines Überwerfungsbauwerkes vom Streckengleis aus Fürth auf das Streckengleis aus Schweinfurt sowie Bau von mehreren zusätzlichen Weichenverbindungen in Würzburg Hbf (z.T. mit Rückbau bestehender Weichen und	264,0	406,8	1

Ifd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
		Verschiebung von Bahnsteigen zur Gewährleistung der erforderlichen Nutzlängen			
110	Gemünden – Würzburg	Veitshöchheim – Würzburg Rbf: Bau eines mittigen Puffergleises für den SGV (Einfahrt Würzburg Rbf) mit 740 m Nutzlänge	63,3	97,5	1
111	Gemünden – Würzburg	Gemünden: Bau eines mittigen Puffergleises für 740 m lange Güterzüge	11,1	17,1	1
112	Aschaffenburg – Würzburg	Bau einer zweigleisigen Strecke Heigenbrücken (Abzweig niveaufrei) – Abzweig Nantenbach (Abzw. niveaufrei) für 230 km/h	1.541,3	2.375,1	1
113	Knoten Erfurt	Bau von Überwerfungsbauwerken im West- und Ostkopf von Erfurt Hbf	174,3	268,6	1
114	Knoten Leipzig	Bau eines mittigen Wartegleises in Leipzig-Plagwitz für den Güterverkehr zum Abkreuzen der S-Bahn mit 740 m Nutzlänge	35,0	53,9	1
115	Knoten Leipzig	Bau von Weichenverbindungen zwischen den Strecken 6403 und 6382 am Westkopf Leipzig-Wahren zur zweigleisigen Verknüpfung der Strecken in Leipzig-Wahren	7,2	11,1	1
116	Knoten Leipzig	Bau einer Gleisverbindung zwischen Leipzig Radefeld/GVZ – Leipzig Messe für die konfliktfreie Einbindung der S-Bahn auf die S-Bahn Gleise (6411) in Leipzig Messe	78,4	120,8	1
117	Knoten Leipzig	Anpassung und Bau von Weichen im Bereich Leipzig Messe Nord – Leipzig Messe	77,0	118,7	1
118	Knoten Leipzig	Leipzig Volksmarsdorf Bft – Leipzig Hbf: Bau einer Weichenverbindung im Bahnhofsvorfeld, damit Gleis 11 von den Dresdner Gleisen (Strecke 6363) aus angefahren werden kann	6,4	9,9	1
119	Sandersleben – Halle	Bau eines Kreuzungsgleises in Nauendorf zur Erfüllung des SGV Mengengerüsts mit 740 m Nutzlänge	5,3	8,2	1
120	Berlin – Halle (Saale)	dreigleisiger Ausbau des Abschnitts Muldenstein – Radis mit Kreuzungsmöglichkeit in Radis	177,8	274,0	1
121	Berlin – Halle (Saale)	viergleisiger Ausbau Berlin Südkreuz – Ludwigfelde inkl. Einbindung in Berlin Südende	687,5	1.059,4	1
122	Knoten Berlin	Berlin Hbf (Nord-Süd-Tunnel): Einbau der Optionsweichen zur Herstellung weiterer Fahrstraßen	27,2	41,9	1
123	Knoten Berlin	Umbau des Westkopfes in Berlin-Spandau zur viergleisigen Einbindung der Hamburger Bahn, zweigleisiger Ausbau der Strecke 6179 zwischen Nennhauser Damm und Berlin-Spandau, Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs mit zwei Bahnsteigkanten an der Güterstrecke bzw. den beiden südlichen Gleisen	153,3	236,2	1
124	Berlin – Lehrte	Bau von Weichenverbindungen für parallele Fahrmöglichkeiten im Westkopf Wustermark zur Kapazitätssteigerung	7,7	11,9	1
125	Berlin – Lehrte	Bau eines Überholgleises in Rathenow mit 740 m Nutzlänge	22,4	34,5	1

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Strecke/Knoten</b>	<b>Beschreibung der Maßnahme</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)</b>	<b>Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)</b>	<b>Grund für die Kostenanpassung</b>
12 6	Wolfsburg – Stendal	Bau eines Überholgleises in Oebisfelde für den Güterverkehr die Ost-West-Richtung mit 740 m Nutzlänge	12,3	19,0	1
12 7	Wolfsburg – Stendal – Berlin	Ausbau für 300 km/h (280 bis 300 km/h von Oebisfelde bis Bamme mit 2 Einbrüchen bei Staffelde und Rathenow, Ribbeck – Bamme für 250 bis 300 km/h, Ribbeck – Wustermark für 280 km/h)	946,0	1.457,8	1
12 8	Wolfsburg – Stendal – Berlin	Ermöglichung paralleler Fahrmöglichkeiten am Abzw. Nahrstedt von der Schnellfahrstrecke in Richtung Stendal und von Stendal in Richtung Gardelegen	14,4	22,2	1
12 9	Stendal – Uelzen	Bau eines dritten Streckengleis zwischen Uelzen und Veerßen neben dem Streckengleis der Strecke 6899 der Fahrtrichtung Uelzen – Veerßen (somit zweigleisiger Ausbau Uelzen Bahnhof Westseite – Veerßen)	44,8	69,0	1
13 0	Hamburg – Berlin	Bau eines dritten Gleises zw. Neustadt und Nauen (SPNV in der Mitte mit Bahnsteigen, SPNV außen ohne Bahnsteige); Bau eines dritten und vierten Gleises zw. Nauen und Berlin-Spandau (Richtungsbetrieb, langsame Gleise mit Mittelbahnsteig innen)	901,3	1.388,9	1
13 1	Hamburg – Berlin	Wittenberge: Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante und Weichenverbindung; Optimierung der LST für gleichzeitige Ein- und Ausfahrten; Verkürzung der Zugfolgezeiten von/nach Berlin und Ludwigslust	18,8	29,0	1
13 2	Hamburg – Berlin	Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Nordkopf von Ludwigslust	3,1	4,8	1
13 3	Hamburg – Berlin	Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit im Bahnhof Hagenow Land für die Relation Hamburg – Schwerin	10,0	15,4	1
13 4	Rostock – Stralsund	Umbau Rövershagen zum Kreuzungsbahnhof von/nach Graal-Müritz mit Bau von zwei Bahnsteigen mit Personentunnel	11,1	17,1	1
13 5	Stralsund – Sassnitz	Geschwindigkeitsanhebung Rügendamm – Lietzow auf 100 km/h	16,2	25,0	1
13 6	Stralsund – Sassnitz	Verlängerung der Bahnsteige in Lietzow	15,5	23,9	1
Summe			42.182,8	65.012,1	

## Auflistung der Kostenstände von Maßnahmen mit Aufnahme vor BVWP2030

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben	Erstmalige Erwähnung im BVWP	Schätzung Investitionskosten bei Erstaufnahme in BVWP
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Millionen Euro	k.A.	k.A.
2	ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund (VDE Nr. 1)	1992	75 Mio. DM (Preisstand 1991)
3	ABS Hamburg-Büchen-Berlin	1992	4126 Mio. DM (Preisstand 1991)
4	ABS Stelle-Lüneburg	1980	230 Mio. DM (Preisstand 1978)
5	ABS Berlin-Dresden	1992	unbekannt, da Sammelposition
6	ABS Hannover-Lehrte	2003	163,9 Mio. EUR (Preisstand 1999)
7	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg	1992	1450 Mio. DM (Preisstand 1991)
8	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel	1985	1770 Mio. DM (Preisstand 1983)
9	ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (VDE Nr. 8.1)	1992	7195 Mio. DM (Preisstand 1991)
10	NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)	1992	4765 Mio. DM (Preisstand 1991)
11	ABS Leipzig-Dresden (VDE Nr. 9)	1992	2675 Mio. DM (Preisstand 1991)
12	ABS Paderborn-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Glauchau-Chemnitz(1. und 2. Baustufe)	2003	180,9 Mio. EUR (Preisstand 1999)
13	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden	1992	3345 Mio. DM (Preisstand 1991)
14	ABS Berlin-Frankfurt (Oder)-Grenze DE/PL	1992	k.A.
15	ABS Köln-Aachen	1985	20 Mio. DM (Preisstand 1983)
16	ABS/NBS Hanau-Nantenbach	1992	1495 Mio. DM (Preisstand 1991)
17	ABS Ludwigshafen-Saarbrücken, Kehl-Appenweier	1992	690 Mio. DM (Preisstand 1991)
18	ABS Mainz-Mannheim	1985	475 Mio. DM (Preisstand 1983)
19	ABS Fulda-Frankfurt am Main	1985	460 Mio. DM (Preisstand 1983)
20	ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg	1992	4740 Mio. DM (Preisstand 1991)
21	ABS Augsburg-München	1985	65 Mio. DM (Preisstand 1983)
22	ABS München-Mühldorf-Freilassing (1., 2. und 3. Baustufe)	1980	290 Mio. DM (Preisstand 1978)
23	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	1992	3000 Mio. DM (Preisstand 1991)
24	ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel (1. und 2. Baustufe)	1985	1678 Mio. DM (Preisstand 1983)
25	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	1985	716 Mio. DM (Preisstand 1983)
26	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)	1992	13185 Mio. DM (Preisstand 1991)
27	ABS Hamburg-Lübeck	2003	405,8 Mio. EUR (Preisstand 1999)

<b>BPI-Nr.</b>	<b>Bedarfsplanvorhaben</b>	<b>Erstmalige Erwähnung im BVWP</b>	<b>Schätzung Investitionskosten bei Erstaufnahme in BVWP</b>
28	ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (/Langwedel-Uelzen)	2003	196,3 Mio. EUR (Preisstand 1999)
29	ABS Uelzen-Stendal	1992	1345 Mio. DM (Preisstand 1991)
30	ABS (Amsterdam-) Grenze DE/NL-Emmerich-Oberhausen /(1. und 2. Baustufe)	1992	1060 Mio. DM (Preisstand 1991)
31	ABS Hoyerswerda-Horka-Grenze DE/PL	2003	163 Mio. EUR (Preisstand 1999)
32	ABS Nürnberg-Marktredwitz-Reichenbach/Grenze DE/ČZ (-Prag)	2003	467,4 Mio. EUR (Preisstand 1999)
33	ABS Luxemburg-Trier-Koblenz-Mainz	2003	39,1 Mio. EUR (Preisstand 1999)
34	ABS Berlin-Görlitz	2003	237,9 Mio. EUR (Preisstand 1999)
35	ABS München-Lindau-Grenze DE/AT	1992	k.A.
36	Ausbau von Knoten (2. Baustufe) / (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München)	2003	1700 Mio. EUR (Preisstand 1999)
37	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	1992	4085 Mio. DM (Preisstand 1991)

### Anlage 3: Bundeswasserstraßen

Der für die untenstehende Tabelle zugrundeliegende Bedarfsplan ist die Anlage aus dem Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen des Bundes und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224). Die großen Bedarfsplanvorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan sind in der Regel in Teilvorhaben/Teilprojekte unterteilt, die ganz unterschiedliche Planungs-, Bau- und Betriebszustände haben können. Das ist an den unterschiedlichen Projektständen in der Spalte „Bedarfsplanvorhaben“ erkennbar = Zahlen in Klammern, z.B. BPI. Nr 1 (1-4) mit den entsprechenden Bemerkungen.

Bei einigen Großprojekten liegen lediglich für Teilprojekte (z.B. Planungskosten, Teilabschnitte) aktuelle Planzahlen für den Mittelbedarf vor; diese wurden in der Tabelle als "Teilprojekt..." bezeichnet und unter dem eigentlichen Bedarfsplanvorhaben angeordnet. Bei anderen Projekten sind Teilmaßnahmen bereits abgeschlossen (z.B. BPI.Nr. 15 Ausbau DEK-Nordstrecke: Schleuse Münster ist in Betrieb).

BPI -Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € im BVWP 2030 (Preis- stand 2014)	Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € (aktueller Preis- stand)	Grund für die Kos- tenanpas- sung	veraus- gabt bis 2022 in Mio. €
----------	----------------------------------------------------------	---------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------	------------------------------------------------

#### Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

1	VDE 17 (Hannover - Magdeburg - Berlin) (1-4) Bemerkung: Der letzte Planfeststellungsbeschluss der Hauptstrecke für die Zulassung des 2,8 m tief abgeladenen GMS erfolgte in 2022. Das beginnende Verfahren zu den Vorhäfen der Schleuse Brandenburg dient der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit. Die Unterlagen zur Planfeststellung zum Abzweig Wustermark werden vorbereitet.	FD	n.n.	1.647	2	1.474
2	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke (3-4) Bemerkung: Ohne Schleuse Münster (Entwurf-Haushaltsunterlage 35 abgeschlossen 2020 - Gesamtkosten: 145.709 Tsd. €)	FD	n.n.	1.218	1	933
3	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante) (3-4) Bemerkung: Basisvariante ist abgeschlossen, letzte Maßnahme zur Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit werden noch durchgeführt.	FD	n.n.	173	4	141
4	Neubau Schleuse Minden (4) Maßnahme abgeschlossen	FD	n.n.	120	2	119



BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € im BVWP 2030 (Preis- stand 2014)	Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € (aktueller Preis- stand)	Grund für die Kos- tenanpas- sung	veraus- gabt bis 2022 in Mio. €
5	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke) (3-4)	FD	n.n.	197	2	112
6	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen) (2-4)	FD	n.n.	269	2	111
7	Bau der 2. Schleusenkammer Trier an der Mosel (4)	FD	n.n.	113	2	101
8	Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach (2-3)	FD	n.n.	72	1	24
9	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow an der Havel-Oder-Wasserstraße (3, Probebetrieb)	FD	n.n.	520	2	506
10	Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals (1-3)	FD	n.n.	500	1	115
11	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe (4) Bemerkung: Das Projekt ist zwar baulich fertiggestellt, es wird aber noch Beweissicherung, Pflege Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A+E) darauf gebucht.	FD	n.n.	502	2	490

#### Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und des Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung

1	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (1) Bemerkung: Min-Vorlage (Entwurf-Haushaltsunterlage) mit 180 Mio. € liegt abgezeichnet vor. W25 besteht aus drei Teilabschnitte: Entwurf Haushaltsunterlage 136 – 138.	VB-E	60,2	90	1	0
Teilprojekt zu 1	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (1) Bemerkung: Nur Planungskosten. Gesamt-mittelbedarf beinhaltet bisher nur Planungsleistungen für 3 Teilabschnitte.	VB-E	Siehe BPI-Nr. 1	30	1	3
2	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg (0)	VB-E	28,3	42	1	0
3	Fahrrinnenanpassung der Außenweser (2) Bemerkung: Für dieses Projekt steht bereits der HU in der Anlage C zum VWIB, für den Nachtrag (Teil I) liegt ein erster Vorabentwurf bei WS 11 (Summe 41 Mio. €).	VB-E	62,3	28	1	8
4	Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals (1)	VB-E	263,4	391	1	0
5	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd) (1)	VB-E	5,3	19	1	10

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € im BVWP 2030 (Preis- stand 2014)	Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € (aktueller Preis- stand)	Grund für die Kos- tenanpas- sung	veraus- gabt bis 2022 in Mio. €
6	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) (0) Bemerkung: Maßnahme W46a/b ist im VWIB 2023 C als eine Maßnahme abgebildet.	VB-E	35,4			
7	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen" sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau (1)	VB-E	645,7	956	1	0
Teil- pro- jekt WD K zu 7	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl; - Planung und vorgezogene Maßnahmen (1) Bemerkung: Teilprojekt Planung und vorgezogene Maßnahmen.	VB-E	Siehe BPI-Nr. 7	86	1	0
8	Vertiefung der Außenems (2)	VB	36,7	55	1	0
9	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke) (1)	VB	190,5	248	1	0
10	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am Nord-Ostsee-Kanal (0)	VB	12,4	19	1	0
11	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock (3)	VB	111,6	128	1	5
12	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A) (2-3)	VB	266,5	262	2	239
13	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg (0-2) Bemerkung: W27 besteht aus 4 Teilabschnitte (TA): Entwurf Haushaltsunterlage 132 -135; TA Bockum steht Stand Juli 2022 kurz vor dem Bau (s.u.); die anderen TA sind in Planung bzw. noch gar nicht begonnen.	VB	201,3	298	1	0
Teil- pro- jekt zu 13	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein; Teilabschnitt zwischen Bockum und Krefeld Rhein-km 756-766 (2)	VB	Siehe BPI-Nr. 13	45	1	1
14	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar (1)	VB	79,1	118	1	0
15	Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke) (3) Bemerkung: hier nur Ersatz der großen Schleusen (Bevergen, Rodde, Venhaus, Hasselte, Gleesen)	VB	543,3	706	2	211

<b>BPI-Nr.</b>	<b>Bedarfsplanvorhaben</b> ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	<b>Dringlichkeit</b>	<b>Gesamt-mittelbe-darf in Mio. € im BVWP 2030 (Preis-stand 2014)</b>	<b>Gesamt-mittelbe-darf in Mio. € (aktueller Preis-stand)</b>	<b>Grund für die Kos-tenanpas-sung</b>	<b>veraus-gabt bis 2022 in Mio. €</b>
16	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße (Strecke) (1, 3, 4) Bemerkung: hier nur Ausbau in Dichtungsstrecken Bei einigen Strecken wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet, eine ist im Bau, einige sind in Betrieb.	VB	503,0	190	1	102
17	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen (2-3)	VB	220,6	210	1	1
18	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen (1)	VB	254,9	378	1	0
Teilprojekt zu 18	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen (1) Bemerkung: Nur Planungskosten. Teilprojekt ist in Planung.	VB	Siehe BPI-Nr. 18	10	1	0
19	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal (1)	VB	270,4	401	1	0
Teilprojekt zu 19	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal (1) Bemerkung: Nur Planungskosten.	VB	Siehe BPI-Nr. 19	35	1	7
20	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen (0-3)	VB	1178,1	1557	1	0
Teilprojekt zu 20	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen (1-3) Bemerkung: Nur Planungskosten und Instandsetzung (Teilprojekt).	VB	20	220	1	142
21	Bau von 2. Schleusenkammern an der Mosel (Koblenz, Lehmen, Müden, St.Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem, Trier) (1-4) Bemerkung: Schleuse Trier ist seit Ende 2021 fertiggestellt, aber noch im Probebetrieb.	VB	579,3	740	1	127
22	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (Vertiefung und Verbreiterung) (0)	VB	838,1	1241	1	0
Teilprojekt zu 22	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (Vertiefung und Verbreiterung) (1) Bemerkung: Nur Planungskosten.	VB	Siehe BPI-Nr. 22	10		0
23	Ausbau des Stichkanals Hildesheim (1-3)	VB	125,6	187	1	0

<b>BPI -Nr.</b>	<b>Bedarfsplanvorhaben</b> ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	<b>Dring- lichkeit</b>	<b>Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € im BVWP 2030 (Preis- stand 2014)</b>	<b>Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € (aktueller Preis- stand)</b>	<b>Grund für die Kos- tenanpas- sung</b>	<b>veraus- gabt bis 2022 in Mio. €</b>
Teil- pro- jekt zu 23	Ausbau des Stichkanals Hildesheim - Teilmaßnahme Südlicher Abschnitt (1)	VB	Siehe BPI- Nr. 23	40		1
24	Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal (ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt) (4) Maßnahme abgeschlossen	VB	74,4	5	4	4

## Anlage 4: Verwendeter Baupreisindex

<b>Baupreisindizes des Statistischen Bundesamts Deutschland</b> <b>Bundesfernstraßenbau, Straßenbau, Brücken im Straßenbau</b> inkl. Umsatzsteuer, Basis 2015=100 Gewichteter Index "Bundesfernstraßenbau": 70% Straßenbau u. 30% Brückenbau				
Quartal	Straßenbau	Brücken im Straßenbau	Bundesfernstraßenbau	Baupreisentwicklung Vergleichsjahr zu Ø 2022
I.2014	98,5	99,1	98,7	
II.2014	98,8	99,2	98,9	
III.2014	99,5	99,5	99,5	
IV.2014	99,5	99,5	99,5	
Ø	99,1	99,3	99,2	48,0%
I.2015	99,8	99,8	99,8	
II.2015	99,9	99,8	99,9	
III.2015	100,1	100,3	100,2	
IV.2015	100,2	100,2	100,2	
Ø	100,0	100,0	100,0	46,8%
I.2016	100,3	100,0	100,2	
II.2016	100,6	100,8	100,7	
III.2016	101,2	101,7	101,4	
IV.2016	101,6	101,9	101,7	
Ø	100,9	101,1	101,0	45,3%
I.2017	102,9	103,4	103,1	
II.2017	104,3	105,0	104,5	
III.2017	105,3	105,7	105,4	
IV.2017	106,2	106,8	106,4	
Ø	104,7	105,2	104,8	40,1%
I.2018	108,2	109,0	108,4	
II.2018	109,9	110,5	110,1	
III.2018	112,4	112,4	112,4	
IV.2018	113,7	113,4	113,6	
Ø	111,1	111,3	111,1	32,1%
I.2019	116,3	115,3	116,0	
II.2019	117,6	116,6	117,3	
III.2019	118,6	117,4	118,2	
IV.2019	118,9	117,6	118,5	
Ø	117,9	116,7	117,5	24,9%
I.2020	120,1	118,9	119,7	
II.2020	120,5	119,3	120,1	
III.2020	120,5	119,5	120,2	
IV.2020	120,5	119,7	120,3	
Ø	120,4	119,4	120,1	22,2%
I.2021	121,9	122,4	122,1	
II.2021	123,4	125,7	124,1	
III.2021	125,7	131,5	127,4	
IV.2021	128,0	134,1	129,8	
Ø	124,8	128,4	125,9	16,6%
I.2022	133,9	138,7	135,3	
II.2022	144,9	152,7	147,2	
III.2022	148,9	154,9	150,7	
IV.2022	152,7	157,2	154,1	
Ø	145,1	150,9	146,8	

### JAHRESWERTE:

1. Datum der Kostenermittlung (nicht Datum der Kostengenehmigung) wird im Rahmen der Kostenaktualisierung erhoben.

2. Identifikation des Jahres, in dem die Kostenermittlung erfolgt ist (01.01.2014 → 2014; 23.09.2020 → 2020)

3. Berechnung der Veränderung zwischen vorliegendem Preisstand und Preisstand 2022:

$$\text{Baupreientwicklung} = \text{Index } \emptyset \text{ 2022} / \text{Index } \emptyset \text{ 2014} = 48,0\%$$

$$\text{Baupreientwicklung} = \text{Index } \emptyset \text{ 2022} / \text{Index } \emptyset \text{ 2021} = 16,6\%$$

4. Indexierung anhand des gewichteten Index "Bundesfernstraßenbau":

$$450 \text{ Mio. } \text{€ (Preisstand 01.01.2014)} \rightarrow 666,0 \text{ Mio. } \text{€ (Preisstand 2022)}$$

$$450,0 * 1,480 = 666,0$$

$$450 \text{ Mio. } \text{€ (Preisstand 23.09.2021)} \rightarrow 524,7 \text{ Mio. } \text{€ (Preisstand 2022)}$$

$$450,0 * 1,166 = 524,7$$